



ارائه شده توسط:

سایت ترجمه فا

مرجع جدیدترین مقالات ترجمه شده

از نشریات معتبر

روابط بین مسافرت روزانه و سرمایه اجتماعی در بین مردان و زنان در جنوب

سوئد

خلاصه

نیاز اجتماعی برای یک نیروی کار سیار، زمان طی شده برای مسافرت های روزانه و بدنبال آن زمان کارد مجموع را، افزایش می دهد. هرچند چگونگی تاثیر این موضوع بر روی رفاه فردی و زندگی اجتماعی بطور تعجب برانگیزی کمتر شناخته شده است. ما رابطه ی بین زمان و طریقه ی سفرهای روزانه را مورد تحقیق قرار داده ایم و مشارکت اجتماعی و اعتماد عمومی افراد دیگر به عنوان معیارهایی از سرمایه ی اجتماعی، با استفاده از داده های سلامت عمومی انجام شده در سال های ۲۰۰۴ و ۲۰۰۸ در اسکانیا در سوئد، مورد ارزیابی قرار گرفتند. در تمامی ۲۱۰۸۸ شخص مورد بررسی محدوده ی سنی بین ۱۸ تا ۶۵ سال و با حداقل ساعت کاری ۳۰ ساعت در هفته می باشند. سفرهای روزانه بوسیله ی اتومبیل بطور قابل توجهی با رواج بیشتری از مشارکت اجتماعی و اعتماد عمومی پایین در قیاس با سفرهای روزانه ی فعال وابسته بود و وابستگی آنها در طی زمان سفرهای روزانه، افزایش می یافت. در مقابل، سفرهای روزانه ی عمومی بطور قابل توجهی وابسته به کاهش معیارهای سرمایه ی اجتماعی نبودند. بجز در میان مسافران با زمان سفر طولانی که مشارکت اجتماعی پایین تری را گزارش کرده اند. الگوی کلی برای مردان و زنان مشابه بود.

لغات کلیدی: سفرهای روزانه، سرمایه ی اجتماعی، طراحی مقطعی، مشارکت اجتماعی، اعتماد عمومی

این باور وجود دارد که سفرهای روزانه، سفری که از خانه تا محل کار می باشد، می تواند خدمات شهری را افزایش دهد (نویسندگان محلی انجمن سوئدی، ۲۰۰۹؛ گزارش رسمی دولت سوئد، ۲۰۰۷). نواحی شغلی وسیع فرصت های بیشتری برای کار و تقویت اقتصادی، هم برای فرد و هم جامعه، بوجود می آورد. یک بازار کار انعطاف پذیر و قابل دسترس برای شرکت ها، از طریق نیروی کار موجود در نواحی جغرافیایی بزرگتر ایجاد شده است. افراد فرصت های شغلی بیشتری را پیدا میکنند و بدنبال آن مکان هایی را برای زندگی انتخاب می کنند. بدین منظور یک خواسته ی

سیاسی در اکثر کشورها وجود دارد که نواحی بازار کار را توسعه دهند که منجر به افزایش مجموع مسافرت های روزانه می شود (حکم سیاست اروپا، ۲۰۰۸؛ نویسندگان محلی انجمن سوئدی، ۲۰۰۹). در سوئد، میانگین مسافت سفرهای روزانه از ۱۰ کیلومتر در سال ۱۹۷۰ به ۱۵/۶ کیلومتر در سال ۲۰۰۵ افزایش پیدا کرده است (هیئت سوئدی مسکن، ساختمان و برنامه ریزی، ۲۰۰۵).

یک نگرانی در بین محققین وجود دارد که افزایش جابجایی ها در جامعه گستردگی جغرافیایی شبکه های اجتماعی افراد را افزایش می دهد و اشتغال آنها در مجاورتشان را کاهش می دهد. در نتیجه تهدید رفاه اجتماعی از طریق پایین آمدن حس امنیت و تعلق در یک سطح محلی بوجود می آید (برگ استروم، ۲۰۱۰). هرچند داده های خیلی کمی از جمعیت برپایه ی مطالعات سلامت عمومی بر روی اشخاص و تاثیرات جامعه بر سفرهای روزانه وجود دارد. سرمایه ی اجتماعی یک منبع در حال ظهور از روابط اجتماعی در یک جامعه می باشد که برای حل مسائل شخصی یا یک طبیعت جمعی می تواند استفاده شود (بورديو، ۱۹۸۶؛ فرلاندر، ۲۰۰۷؛ کاواچی، کندی و گلس، ۱۹۹۹؛ پوتنام، ۲۰۰۰). "سرمایه ی اجتماعی سر نخي است که جوامع را با هم و جدا از هم نگه می دارد که می تواند رشد اقتصادی یا رفاه انسانی وجود نداشته باشد" (طرح سرمایه ی اجتماعی بانک جهانی، ۱۹۹۸، p.iii)؛ اغلب بعنوان یک شبکه اجتماعی تعریف می شود که مزایایی را از طریق تعامل بین اشخاص در شبکه ایجاد می کند (بورديو، ۱۹۸۶؛ کولن و وایت فورد، ۲۰۰۱).

مطابق با نظر بورديو (۱۹۸۶) و کولمن (۱۹۸۸)، سرمایه ی اجتماعی در ساختار شبکه ی اجتماعی وجود دارد- برخلاف سرمایه ی اقتصادی که در بانک موجود می باشد، و سرمایه ی انسانی که در ذهن وجود دارد. بنابراین سرمایه اجتماعی در شخص دارای منبع وجود ندارد اما در روابط فردی با اشخاص دیگر موجود میباشد (پورتس ، ۱۹۹۸). از طریق مشارکت شهری ، هنجارهای متقابل و قابل اعتماد ، برقرار میباشند و همکاری منجر به منافع متقابل میشود (کاواچی، کندی، لوچنر و پروسرو_استیس، ۱۹۷۷).

سطوح پایین تر سرمایه ی اجتماعی می تواند در ارتباط با عواقب شخصی و اجتماعی باشد همانند فرار از پرداخت مالیت، سطوح پایین تعامل سیاسی، سلامتی نامناسب و عملکرد تحصیلاتی ضعیف (کولمن، ۱۹۸۸؛ فنگ و پویل، ۲۰۱۳؛ پوتنام، ۲۰۰۰).

سرمایه ی اجتماعی با توجه به مولفه های ساختاری و شناختی می تواند مشخص شود (کولن و وایت فورد، ۲۰۰۱؛ فرلندر، ۲۰۰۷). مولفه ساختاری شامل شبکه های اجتماعی یا مشارکت اجتماعی می باشد، در حالی ک مولفه شناختی شامل هنجارهای سود متقابل و اعتماد می باشد. قسمت شناختی سرمایه ی اجتماعی از طریق مشارکت در فعالیت های اجتماعی و شبکه ها توسعه یافته است (فرلندر و تیمز، ۲۰۰۱). شبکه های اجتماعی اغلب مهمترین المان را در سرمایه ی اجتماعی مورد بررسی قرار می دهند اما بدون اعتماد و هنجار های سود متقابل شبکه ها از هم می پاشند (فرلندر، ۲۰۰۷). سرمایه ی اجتماعی همچنین می تواند به عنوان داشتن یک سطح فردی و جمعی مورد تصور واقع شود (کولن و وایتفورد، ۲۰۰۱؛ فرلندر، ۲۰۰۷).

با توجه به بررسی مقالات، سفرهای روزانه به عنوان یک عامل تنش زا با شرایط کار و زندگی، نشان داده می شود که هم به طریقه ی سفر و هم زمان سپری شده به هنگام سفر مربوط می شود (کوستا پیکاپ و دی مارتینو، ۱۹۹۸). سفرهای روزانه ممکن است متحمل نتایج سرمایه اجتماعی باشد به دلیل آنکه این موضوع زمان کاری را طولانی می کند و زمان سپری شده در سفر روزانه، زمانی است که می تواند در مشارکت اجتماعی سپری شود. نحوه سفر روزانه همچنین ممکن است سرمایه اجتماعی را تحت تاثیر قرار دهد؛ پوتنام پیشنهاد کرده است که تنهایی سفر کردن به وسیله ی اتومبیل برای شکل دهی سرمایه اجتماعی زیان آور است (پوتنام، ۲۰۰۰). یک توضیح برای این موضوع می تواند این باشد که تعامل چهره به چهره در توسعه اعتماد عامل مهمی می باشد (یوری، ۲۰۰۲). سفرهای روزانه از طریق حمل و نقل عمومی مستلزم سفر با دیگران می باشد بنابر این یک عرصه ای برای تعامل اجتماعی فراهم می شود که می تواند با مشارکت اجتماعی و اعتماد عمومی با دیگران همراه باشد (کوری و استنلی، ۲۰۰۸). روشهای متفاوت سفرهای روزانه همچنین می تواند انعطاف پذیری و قابل پیش بینی بودن سفر بین محل کار و خانه را تحت تاثیر قرار دهد (اوانز، ونر و فیلیپس، ۲۰۰۲؛ لیدنز و چاترجی، ۲۰۰۸). اختلالات در سفرهای روزانه می تواند با

افزایش نا امیدي نگرانی و خصومت همراه باشد و مشارکت اجتماعی و اعتماد عمومی را کاهش دهد (کسلنسکی، کلاگر و ریچ، ۱۹۹۵).

تأثیرات سفرهای روزانه بر سرمایه اجتماعی به طور محتمل به زمینه ای که سفرهای روزانه رخ می دهند، وابسته می باشد. هرچند مطالعات سلامت اجتماعی کمی سفرهای روزانه مربوط به سرمایه اجتماعی را مورد تحقیق قرار داده اند و دانسته های محدودی در مورد اینکه چگونه این وابسته ها باعث تغییر در بسترها می شوند، وجود دارد که تقریباً تمامی مطالعات پیشین در بریتانیا و آمریکا صورت گرفته است. بسر، مارکوس و فرامکین (۲۰۰۸) سفرهای جامعه محور را به عنوان معیاری از سرمایه اجتماعی در میان شرکت کنندگان نظرخواهی سلامتی بین المللی U.S از ۲۰۰۱ مورد مطالعه قرار دادند. زمان سفر روزانه بلندتر به طور قابل توجهی با کمبود سفرهای جامعه محور مربوط می شد. سایر مطالعات هم چنین روابطی را بین زمان های بلند مدت سفرهای روزانه و مشارکت اجتماعی کمتر را نشان می دادند (کسیدی، ۱۹۹۲؛ فلود و بارباتو، ۲۰۰۵؛ گرین، هوگراث و شاکلتون، ۱۹۹۹؛ پوتنام، ۲۰۰۰).

مطالعه اخیر U.S نشان داد که زمان طی شده ی کاری تأثیری بر روی مشارکت سیاسی ندارد، در حالی که زمان طی شده ی سفرهای روزانه به کاهش در مشارکت سیاسی مربوط می شود، به ویژه در میان شهروندان با درآمد پایین (نیومن، جانسون و لون، ۲۰۱۴).

مطالعه دیگری از U.S در میان مسافرین روزانه با اتومبیل، نشان داد که زنان و مردانی که زمان کمتری را با دوستانشان سپری می کنند به همان میزان زمان سفر روزانه شان افزایش می یابد (کریستیان، ۲۰۱۲). مردان برخلاف زنان که همچنین زمان کمتری را با خانواده سپری می کنند مشاهده شد که زمان سپری شده در سفرهای روزانه را با خانواده به جنسیت تحت تأثیر قرار می دهد. سفرهای روزانه با مسافت های زیاد (بیشتر از ۴۵ دقیقه) با یک اعتماد عمومی کمتری در آمریکا مربوط شده است (راهن، یون، گارت، لیپسون و لوفلین، ۲۰۰۹) و در وین سفرهای روزانه بیش از ۳۰ دقیقه به سطوح پایین تر از رضایت اجتماعی مربوط می شود (دلمله، هاسلر و پرنیز، ۲۰۱۳).

در سوئد اکثر مردان و زنان بین ۲۰ و ۶۴ سال به نیروی کار پرداخت شده تعلق دارند: ۸۸ درصد مردان و ۸۱ درصد زنان (آمارهای سوئد، ۲۰۰۹). اطلاعات بر مبنای الگوهای سفرهای روزانه تفاوت های مهمی را بین مردان و زنان در مسافتهای سفرهای روزانه، زمان و طریقه سفر کردند آشکار می کند. در سال ۲۰۰۵ میانگین مسافت سفر روزانه ۱۹/۱ کیلومتر برای مردان و ۱۳/۷ کیلومتر برای زنان بود، اما میانگین زمان این سفرها در حدود ۲۷ دقیقه هم برای مردان و هم زنان بود که این موضوع نشان می دهد که مردان مسافت های طولانی تر را با سرعت بیشتری نسبت به زنان طی می کنند (سولا، ۲۰۰۹). در سال ۲۰۰۷ در جنوب سوئد مسافرت روزانه به وسیله ی اتومبیل رایجترین شیوهی سفر بود اما زنان در قیاس با مردان مسافرت های روزانه به صورت پیاده روی، دوچرخه سواری و سیستم حمل و نقل عمومی را بیشتر ترجیح می دادند (ایندبتو و کواستر، ۲۰۰۷). اگرچه مردان و زنان سوئدی میانگین ساعت کاری مشابهی دارند، زنان در سوئد و در تمام دنیا کارهای خانگی بیشتری نسبت به مردان انجام می دهند (هاچاپلر، ۱۹۸۹؛ ساندو و وستین، ۲۰۱۰؛ سولا، ۲۰۰۹). مطالعات نشان داده است که زنانی که سفرهای روزانه طولانی را دارند تنش بیشتر و فشار زمانی بیشتری را در قیاس با مردان تجربه می کنند (ساندرو، ۲۰۱۱). این موضوع نقش های متفاوت و انتظارات متفاوت مردان و زنان را در زندگی کاری و خانگی منعکس می کند که می تواند در عواقب سفرهای روزانه در جنسیت افراد تاثیرگذار باشد. در یک گروه سوئدی بین المللی از ۲۰۰۰، ساندرو (۲۰۱۳) یک ارتباطی بین مسافت روزانه بلندمدت و نرخ های جداسازی بالاتر یافت. سفرهای روزانه بیش از ۴۵ دقیقه (یک طرفه) با نرخ جداسازی بیشتر، مربوط می شود به زوج های ازدواج کرده و یا زوج هایی که ازدواج آنها ثبت نشده ولی در یک آدرس سکونت ای مشابهی زندگی می کنند. این روابط بین مردان و زنان متفاوت است. هدف مطالعه حاضر آزمودن روابط بین شیوه های سفرهای روزانه، زمان و سرمایه اجتماعی می باشد که به صورت یک مشارکت اجتماعی و اعتماد عمومی در سایر افراد، در میان مردان و زنان در یک ناحیه با سفرهای روزانه معمول به علت ساختار شهری چند مرکزی مورد ارزیابی قرار می گیرند. ما فرض میکنیم که سفرهای روزانه با مدت زمان سپری شده ی بیشتر به معنای زمانی کمتر برای مشارکت اجتماعی می باشد، در نتیجه سرمایه اجتماعی را کاهش

می دهد و نحوه سفرهای روزانه، سرمایه اجتماعی را از طریق مشارکت اجتماعی و هم اعتماد عمومی تحت تاثیر قرار می دهد. علاوه بر این ما فرض میکنیم که ممکن است تفاوت های جنسیتی وجود داشته باشد.

روش

ناحیه ی مطالعه

شهرستان اسکانیا در جنوب سوئد شامل ۳۳ بخش با بزرگی و جمعیت متغیر می باشد و مساحتی بالغ به ۱۱۰۰۰ کیلومتر مربع را می پوشاند؛ جمعیت مجموع در حدود ۱,۲ میلیون نفر می باشد و تراکم جمعیت در حدود ۱۱۰ نفر در هر کیلومتر مربع می باشد (آمارهای سوئد، ۲۰۱۱). بزرگترین شهر مالمو است که ۲۵۸۰۰۰ نفر ساکن در سال ۲۰۰۵ داشته است (آمار سوئد، ۲۰۱۱). اکثر بخش های اسکانیا افزایش در جمعیت را تجربه کرده اند به ویژه در جنوب غربی در اطراف مالمو و لوند (شورای منطقه ای اسکانیا، ۲۰۰۹). فرصت های شغلی همچنین در جنوب غربی تمرکز یافته اند اما با این حال اسکانیا به عنوان چند مرکزی مورد بررسی قرار می گیرد که مراکز به وجود آمده مهمی را در هلزینبورگ و کریستیان استاد، دارا می باشد و سیاستی که وجود دارد به دنبال توسعه ساختار اجتماعی آن می باشد (شورای منطقه ای اسکانیا، ۲۰۱۱).

در طی دهه آخر افزایش چشمگیری در سفرهای روزانه وجود داشته است که تا حدی توسط ساختمان اورساندبریدج دانمارک توضیح داده شده است. تعداد شغل هایی که می توانند به ۳۰ دقیقه زمان سفر برسند، به هنگام سفر کردن با اتومبیل در اکثر نواحی در قیاس با سفر کردن با سیستم حمل و نقل عمومی، خیلی بیشتر می باشد (شورای منطقه ای اسکانیا، ۲۰۰۹).

شرکت کنندگان نظرسنجی

این مطالعه مقطعی برپایه ی اطلاعات گذشته از دو جمعیت براساس سلامتی عمومی، پرسشنامه ای از سال ۲۰۰۴ و ۲۰۰۸ تنظیم شده است (رزوال، گراهن، مودن و مرلو، ۲۰۰۹؛ رزوال، خان، نیلسون و اوسترگرن، ۲۰۰۵) و جمعیت مورد مطالعه ترسیم شده است. از هر شهر ۲۰۰ مرد و ۲۰۰ زن با محدوده سنی ۱۸ تا ۸۰ سال به طور تصادفی انتخاب شده اند (با توجه به یک واحد نمونه برداری). هرچند شهرهای بزرگ تر به چندین واحد نمونه برداری تقسیم

شدند. نرخ پاسخ کلی ۵۹ درصد در سال ۲۰۰۴ و ۵۴/۱ درصد در سال ۲۰۰۸ بود. همپوشانی میان شرکت کنندگان در دو سال نظرسنجی قابل چشم پوشی است. برای مطالعه حاضر، پاسخ دهندگانی که به سوالات سفرهای روزانه پاسخ داده بودند، کسانی که بیش از ۳۰ ساعت در هفته کار کرده بودند و سنی کمتر از ۶۵ سال داشتند به منظور شکل دهی جمعیت مطالعه انتخاب شدند ($n=21,088$ ؛ ۱۲,۱۸۴ در سال ۲۰۰۴ و ۸,۹۰۴ در سال ۲۰۰۸؛ جدول ۱). پرسشنامه ها شامل بیش از ۱۰۰ سوال که گرایش به افزایش دانش پیرامون سلامت عمومی در اسکانیا دارند، می باشند. محتوای پرسشنامه هایی که در سال ۲۰۰۴ و ۲۰۰۸ تایید شده بودند خیلی مشابه بود و با سوالات شامل شده در این مطالعه یکسان بودند. خروجی های مربوط به سلامتی وابسته به سفرهای روزانه از قبل گزارش شده بودند (هانسون، ماتیسون، بیجورک، اوسترگرن و جاکوبسون، ۲۰۱۱).

متغیرهای ارائه شده

اطلاعات زمان سفرهای روزانه از طریق پرسش "چه مقدار طول کشید تا به محل کار برسید (سفر تنها)؟" به دست آمد. ۶ پاسخ به ترتیب کمتر از ۱۵ دقیقه تا ۳۰ دقیقه تا ۶۰ دقیقه تا ۱ تا ۱/۵ ساعت، ۱/۵ تا دو ساعت و بیشتر از دو ساعت بودند. پاسخ ها به سه بخش طبقه بندی شدند: (الف) کمتر از ۳۰ دقیقه (ب) ۳۰ تا ۶۰ دقیقه و (ج) بیشتر از یک ساعت.

شیوه سفر روزانه با پاسخ به سوال "معمولاً به چه طریقی به سر کار میروید؟" کد گذاری شد. ترتیب جواب ها به این سوال، سفر کردن به وسیله قدم زدن، دوچرخه سواری، اتومبیل، اتوبوس، قطار و سایرین بود. جایگزین های زیادی می توانست انتخاب شود. پاسخ ها به سه دسته طبقه بندی شده اند: (الف) فعال (ب) اتومبیل (ج) حمل و نقل عمومی. سفرهای روزانه فعال شامل تنها پاسخ های دوچرخه سواری یا قدم زدن بود. پاسخ اتومبیل شامل هر فردی می باشد که از جواب اتومبیل به تنهایی یا ترکیب اتومبیل و قدم زدن یا اتومبیل و دوچرخه سواری را انتخاب کرده باشد. حمل و نقل عمومی شامل تمامی افرادی است که سفرهای روزانه را، بدون توجه به شیوه گزارش شده دیگران، با اتوبوس یا قطار گزارش داده اند. جایگزین پاسخ روش های دیگر شامل طبقه بندی نبود. این شیوهی طبقه بندی

گروه پاسخ ها برپایه انعطاف پذیری روش ها ایجاد شده بود که فعال، انعطاف پذیر ترین روش و حمل و نقل عمومی از حد اقل انعطاف پذیری با توجه به زمانبندی و مسیرها برخوردار بود.

جدول ۱ .

Table 1. Characteristics of Men and Women Study Participants by Commuting Mode and Time.

Characteristic	Car (min)			Public (min)			Active (min)	Total
	<30	30-60	>60	<30	30-60	>60	<30	
<i>Men (N)</i>	5,755	1,438	339	487	503	291	1,827	10,640
Low social participation (%)	34	32	38	25	21	26	30	32
Low general trust (%)	35	32	38	31	27	31	32	33
Age (median years)	45	47	48	40	42	41	45	45
University education (%)	32	37	41	54	63	65	43	38
Manual workers (%)	41	35	34	30	22	20	38	38
Born abroad (%)	6	3	3	9	6	7	7	6
Urban residents (%)	21	11	16	38	34	36	42	25
Cohabiting with partner (%)	79	84	85	75	79	77	74	79
Living with children under 13 years (%)	34	31	32	34	36	31	27	32
Job strain (%)	20	18	19	20	17	22	18	19
Income (median number of price base amounts)	7.4	7.8	8.6	7.0	7.6	7.5	6.9	7.4
Ever having problems paying bills (%)	21	19	24	24	24	25	19	21
History of unemployment (%)	8	9	12	13	13	16	10	10
Often working overtime (%)	29	29	38	24	21	30	27	28
<i>Women (N)</i>	5,000	842	110	845	809	293	2,549	10,448
Low social participation (%)	29	27	19	27	25	27	25	27
Low general trust (%)	36	32	34	38	32	33	33	35
Age (median years)	45	44	44	44	45	42	47	45
University education (%)	44	54	63	44	56	62	50	48
Manual workers (%)	31	19	12	34	21	20	34	30
Born abroad (%)	5	4	5	10	7	9	6	6
Urban residents (%)	18	14	13	36	33	39	45	27
Cohabiting with partner (%)	81	82	72	70	76	73	71	77
Living with children under 13 years (%)	35	35	25	27	25	18	22	30
Job strain (%)	24	23	22	27	28	27	25	25
Income (median number of price base amounts)	5.7	6.1	7.3	5.5	5.8	5.5	5.6	5.7
Ever having problems paying bills (%)	23	23	20	27	23	26	21	23
History of unemployment (%)	9	11	15	12	14	21	8	10
Often working overtime (%)	22	26	36	17	21	25	22	22

Source. Public Health Surveys 2004 and 2008, and authors' calculations. Active <30 min is the reference group in the Poisson regression.

متغیرهای زمان و شیوه طبقه بندی شده، به همراه متغیر ارائه شده ی سفرهای روزانه با هفت دسته ترکیب شدند (۱) برای فعال، ۳ تا برای سفر روزانه با اتومبیل ۳ تا برای حمل و نقل عمومی؛ هانگ سون و همکاران اش، (۲۰۱۱). دسته-ی مرجع، سفر کنندگان فعال بودند و شامل افرادی بودند که زمان سفر آنها کمتر از ۳۰ دقیقه از طریق قدم زدن یا دوچرخه سواری طول کشیده بود. پاسخ دهندگانی که بیشتر از ۳۰ دقیقه زمان سفر آنها با قدم زدن یا دوچرخه سواری به طول انجامیده بود، به حساب نیامدند. به دلیل تعداد خیلی کم آنها.

متغیرهای خروجی

مشارکت اجتماعی قسمت ساختاری سرمایه اجتماعی را ارائه می دهد. مشارکت اجتماعی از طریق طرح پرسش های زیادی، در طی ۱۲ ماه آخر، از پاسخ دهندگانی که در محدوده فعالیتهای لیست شده شرکت کرده بودند مورد ارزیابی قرار گرفت (جدول ۲)؛ سوالها چگونگی شرکت کردن یک شخص در گروه های رسمی در جامعه را می سنجد. متغیر به دو بخش مشارکت اجتماعی زیاد (بیشتر از ۳ فعالیت گزارش شده) و کم (۳ فعالیت یا کمتر؛ لینداستروم، مرلو و استرگرن، ۲۰۰۲) طبقه بندی شده است. این سوال برای سنجش مشارکت اجتماعی در سوئد از دهه ۶۰ مورد استفاده قرار می گرفت و شامل تمامی نظرخواهی های سلامت عمومی انجام شده در اسکانیا (آمارهای دفتر مرکزی بین المللی ۱۹۸۰) می شد. این سنجش ها در مطالعات اخیر مورد تصدیق قرار گرفته اند (هانسون، استرگرن، المستال، ایساکسون و رانستام، ۱۹۹۷).

اعتماد عمومی سایر افراد برای توضیح بخش شناختی سرمایه اجتماعی استفاده شده است. این موضوع از طریق طرح سوال "آیا شما به اکثر مردم اعتماد میکنید؟" مورد سنجش قرار گرفت (جدول ۲). این متغیر نیز به دو قسمت تقسیم بندی شد. پاسخ های موافق و به طور کامل موافق به عنوان یک اعتماد عمومی بالا کد بندی شدند. موافق نبودن و اصلاً موافق نبودن به عنوان اعتماد عمومی پایین کد بندی شدند. سنجش سرمایه اجتماعی به عنوان مشارکت اجتماعی و اعتماد عمومی در سایر افراد در مطالعات زیاد دیگری مورد استفاده قرار گرفته اند (گیوردانو، بیجورک و لینداستروم، ۲۰۱۲).

متغیرهای کمکی

متغیرهای کمکی برپایه روابطی تئوری، هم برای متغیرهای خروجی و هم ارائه شده، انتخاب شده اند و به مدل خام در دو مرحله اضافه شده اند. مرحله اول یک مدل نسبتاً تعدیل شده بود که این مدل شامل متغیرهای کمکی از اولیه هستند که خصوصیات بنیادی اقتصادی اجتماعی و جمعیتی را توضیح می دهند. همانند سن، کشور مبدأ، وضعیت اشتغال و وضعیت تحصیلی. این متغیرهای کمکی ثابت هستند و به میزان زیادی قبل از آنکه شخص سفر خود را شروع کنند تنظیم شده اند و ما اعتقاد داریم که آنها از الگوی سفرهای روزانه مقدم هستند- این بدان معنی هست

که آنها یک ارتباط یک سویه را نشان می دهند. شرکت کنندگان بر اساس سن به چهار دسته تقسیم بندی شده اند (۱۸-۳۴، ۳۵-۴۴، ۴۵-۵۵، ۵۵-۶۴) و بر اساس تحصیلات به سه دسته طبقه بندی شدند (۹ سال یا کمتر، ۱۰ تا ۱۲ سال و ۱۳ سال یا بیشتر). متغیر کشور مبدأ به دو گروه تقسیم بندی شدند. یک گروه که متولد کشور سوئد، کشورهای شمال اروپا، آمریکای شمالی و استرالیا بودند و سایرین در گروهی دیگر طبقه بندی شدند. شرایط شغلی از تغییر شکل گروه با استفاده از طبقه بندی اقتصادی اجتماعی سوئد ارائه شد (کارگران غیرماهر دستی، کارگران دستی ماهر، کشاورزان و کارآفرینان، کارگران غیر دستی سطح پایین، کارگران غیر دستی سطح متوسط و کارگران غیر دستی سطح بالا؛ آمارهای سوئد، ۲۰۱۳).

در مرحله دوم مدل به طور کامل تعدیل می شود که شامل متغیرهای کمکی توصیف زندگی اخیر و شرایط کار می باشد. برای این متغیرها، وابسته ها با یک الگوی سفر روزانه ممکن است دو سویه باشد، برخلاف متغیرهای کمکی در مرحله ی اول. متغیرها شامل زندگی در ناحیه ی، شهری فشار شغلی، شرایط کاری، درآمد، تاریخچه بیکاری، مشکل داشتن در پرداخت قبوض و اضافه کاری می باشند. افرادی که در ۴ تا از بزرگترین شهرهای اسکانیا زندگی می کنند (مالمو، لوند، هلسینبورگ، و کریستیان استاد) به زندگی در نواحی شهری طبقه بندی شدند. طبقه هایی که هم تقاضای کار زیاد و هم کنترل شغل های پایین دارند، بر اساس توزیع سوئدی از پرسشنامه میزان کار (کاراسک و همکارانش، ۱۹۹۸) برای تجربه فشار کاری مورد بررسی قرار گرفتند. شرایط خانوادگی بر اساس سوالهایی درباره اینکه آیا شخص با بچه هایی در محدوده سنی ۰-۶، ۷-۱۲، ۱۳-۱۷ و ۱۸ یا بالاتر زندگی می کند و اینکه آیا کارهای خانه را با والدین - خواهر و برادر و یا شوهر- همسر، زندگی مشترک بدون ازدواج یا سایر بزرگسالان سهیم می شود، ارزیابی می شوند. هر دسته به صورت یک متغیر دوگانه مجزا رفتار می شود.

تحلیل آماری

رگرسیون پواسون برای تحلیل وابسته ها بین سرمایه اجتماعی و خبرهای روزانه با توجه به شیوع بالای دو متغیره خارجی، مورد تحلیل قرار گرفتند. استفاده از رگرسیون پواسون به جای رگرسیون منطقی، از بیش تخمینی ضرایب شیوع خودداری میکند (باروس و هیراکاتا، ۲۰۰۳). تخمین های ضرایب شیوع از مدل های خطی عمومی با استفاده

از توزیع پواسون با الگوریتم طبیعی به عنوان تابع لینک به دست آمده اند و از یک تخمین زنده ی واریانس نیرومند استفاده می کنند. این یک مدل تخمینی اصلاح شده ای است که یک تقریبی از کواریانس فراهم می کند و باعث می شود که یک استنباط آماری دقیق تری برای خصوصیات ناصحیح واریانس (همانند، اگر واریانس از میانه فراتر رود) و تابع لینک فراهم آورد. ضرایب شیوع و ۹۵ درصد فاصله اطمینان برای مدل‌های خام تا حدی تعدیل شده و کامل تعدیل شده برای مردان و زنان به صورت مجزا، برای نمونه ی کلی، محاسبه شده اند.

جدول ۲ .

Table 2. Social Capital Variables (Variable and Question).

Social participation	
Question: Have you during the last 12 months:	Recoding
Participated in a study circle/course at your workplace?	Low social participation = any three or fewer activities High social participation = any four activities or more (The alternative "None of the above" was not included in the recoding)
Participated in a study circle/course in your spare time?	
Participated in a union meeting?	
Participated in a meeting of another association?	
Been to the theater/cinema?	
Been to an art exhibition?	
Participated in a religious meeting?	
Been to a sporting event?	
Sent a letter to a newspaper?	
Participated in a demonstration?	
Visited a public place—for example, a night club or a dance club or similar place?	
Participated in a larger family gathering?	
Been to a private party?	
(None of the above)	
General trust	
Question: You can trust most people.	Recoding
Do not agree at all	Low general trust = Do not agree at all or Do not agree High general trust = Agree or agree completely
Do not agree	
Agree	
Agree completely	

Source. Public Health Surveys 2004 and 2008, authors' recoding.

مدل خام شامل متغیر ارائه شده (زمان و نحوه ی سفر) و بدون متغیرهای کمکی می باشد. مدل تا حدودی تعدیل شده شامل متغیرهای کمکی اولیه که در بالا توضیح داده شده می باشد. در مدل اصلاح شده کامل تمامی متغیرهای کمکی از مدل تا حدی تعدیل شده به همراه متغیرهای توصیفی شرایط کار و زندگی شامل می شوند.

هر متغیر کمکی تک به صورت یک به یک نیز مورد آزمایش قرار گرفتند. تقریباً تمامی متغیرهای کمکی به طور آماری هم برای مردان و هم برای زنان قابل توجه بودند. مدل های جایگزین شامل تنها متغیرهای قابل توجه آماری همچنین بررسی شدند، اما نتایج تغییری نکرد. ما همچنین تاثیرات سال های تقویمی را مورد بررسی قرار دادیم اما این موضوع نیز نتایج را تحت تاثیر قرار نداد.

تمامی تحلیل ها در یک نمونه کامل انجام شده اند و همچنین با جنسیت طبقه بندی شدند. تفاوت ها بین مردان و زنان از طریق متغیر تعامل ضربی بین جنسیت و سفر روزانه مورد ارزیابی قرار گرفتند.

نتایج

داده های توصیفی در جدول ۱ نشان داده شده است. رایج ترین سفر روزانه هم برای مردان و هم زنان از طریق اتومبیل کمتر از ۳۰ دقیقه بود. در مرحله دوم حمل و نقل فعال در سفر روزانه رایج ترین بود و در مرحله آخر حمل و نقل عمومی. زنان بیشتری نسبت به مردان به شیوه فعال و یا با حمل و نقل عمومی کمتر از ۶۰ دقیقه سفر روزانه دارند. مردان بیشتری نسبت به زنان به وسیله اتومبیل سفر می کنند. زنان و مردانی که در نواحی شهری زندگی می کنند هرچند احتمال بیشتری می رود که از طریق حمل و نقل عمومی سفر روزانه را انجام دهند.

الگوی متغیر کمکی بین مردان و زنان متفاوت است. به طور کلی زنان تحصیلات بهتری دارند و فشار شغلی بیشتری را در قیاس با مردان تجربه می کنند؛ در حالی که مردان بیشتر در کارهای دستی مشغول هستند و درآمدهای بالاتری نسبت به زنان دارند. زنان با زمان های سفر طولانی تر تحصیل کرده تر بودند و درآمدهای بالاتری داشتند. بجز برای مسافرین حمل و نقل عمومی که درآمدی مشابه با مردان و همچنین زنانی که اهمیتی به زمان سفرهای روزانه نمی دادند، داشتند.

مشارکت اجتماعی پایین برای ۲۷ درصد زنان و ۳۲ درصد مردان گزارش شده است. اعتماد عمومی پایین برای ۳۵ درصد زنان و ۳۳ درصد مردان گزارش شده است. اشخاص جوانتر مشارکت اجتماعی بالاتر و اعتماد عمومی پایین تری در قیاس با شرکت کنندگان پیرتر داشتند. افراد با سطوح بالاتری از تحصیلات و کارهای غیر دستی سطح بالاتری از مشارکت اجتماعی و اعتماد عمومی را دارا بودند.

زنانی که به وسیله اتومبیل بیش از ۶۰ دقیقه سفر روزانه دارند، بیشترین مشارکت اجتماعی را داشتند (۱۹ درصد مشارکت اجتماعی پایین) و مردانی که به وسیله اتومبیل بیشتر از ۶۰ دقیقه سفر روزانه دارند، پایین ترین مشارکت اجتماعی را دارا بودند (۳۸ درصد مشارکت اجتماعی پایین). مطابق با مدل رگرسیون پواسون تمامی مسافرین اتومبیل یک سطح پایینی از مشارکت اجتماعی نسبت به مسافرین فعال داشتند (جدول ۳). پایین ترین مشارکت اجتماعی در میان مسافرینی می باشد که زمان سفر بیشتر از ۶۰ دقیقه دارند؛ یک یافته ی مشابهی برای اعتماد عمومی پایین مشاهده شد (جدول ۴). مسافرین روزانه با سیستم حمل و نقل عمومی با زمان سفر بیشتر از ۶۰ دقیقه یک تخمین بالاتری از مشارکت اجتماعی پایین نسبت به مسافرین فعال داشتند اما تفاوت ها به طور آماری قابل توجه نبودند. هیچ تفاوتی در شیوع اعتماد عمومی در سایر افراد بین مسافرین حمل و نقل عمومی و فعال یافت نشد. به طور کلی، ضرایب شیوع از مدل های رگرسیون به طور نسبی برای مدل های خام، نسبتا و کامل تعدیل شده، ثابت بودند.

مدل های مجزا برای مردان و زنان همچنین در جدول ۳ و ۴ ارائه شده است. به طور کلی الگو ها نسبتا مشابه بودند و یک متغیر تعامل ضربی برای جنسیت و سفر روزانه به طور آماری برای مشارکت اجتماعی پایین ($p=0/41$) یا برای اعتماد عمومی پایین ($p=0/98$) قابل توجه نبودند. هرچند می توان به این موضوع توجه داشت که مسافرین روزانه زن با اتومبیل و با زمان بیش از ۶۰ دقیقه افزایشی در شیوع مشارکت پایین در قیاس با مردان نداشتند. یک یافته ی متضادی در میان مسافرین حمل و نقل عمومی زن با زمان سفر بیشتر از ۶۰ دقیقه مشاهده شد که یک رواج بیشتری از مشارکت پایین نسبت به مردان داشتند.

بحث

سفرهای روزانه با اتومبیل در قیاس با سفرهای روزانه فعال به مشارکت اجتماعی و اعتماد عمومی پایین مربوط می شود. نرخ های شیوع با افزایش زمان سفر روزانه با اتومبیل افزایش می یابد. در مقابل سفرهای روزانه با حمل و نقل عمومی به مشارکت اجتماعی یا به اعتماد عمومی پایین وابسته نیست، بجز در میان مسافرین حمل و نقل عمومی با زمان سفر زیاد که مشارکت اجتماعی پایین تری را گزارش داده اند. مردان و زنان تفاوت قابل توجهی را در الگوهای

سفر روزانه نشان دادند اما تفاوت ها بین مردان و زنان با توجه به روابط بهینه سرمایه اجتماعی و سفرهای روزانه به طور کلی به طور آماری قابل توجه نیست.

جدول ۳ .

Table 3. Prevalence Ratios for Low Social Participation for Men and Women From Poisson Regression With Commuting Mode and Time.

Regression model	Total		Women		Men	
	N	Prevalence ratio [95% CI]	N	Prevalence ratio [95% CI]	N	Prevalence ratio [95% CI]
Crude						
Active (<30 min)	4,361	Reference	2,543	Reference	1,818	Reference
Car (<30 min)	10,699	1.14 [1.08, 1.21]	4,972	1.13 [1.04, 1.22]	5,727	1.12 [1.03, 1.21]
Car (30-60 min)	2,267	1.09 [1.01, 1.19]	838	1.06 [0.93, 1.20]	1,429	1.05 [0.95, 1.17]
Car (>60 min)	444	1.23 [1.07, 1.42]	108	0.77 [0.52, 1.14]	336	1.26 [1.09, 1.48]
Public (<30 min)	1,329	0.97 [0.87, 1.07]	843	1.07 [0.94, 1.22]	486	0.84 [0.71, 0.99]
Public (30-60 min)	1,308	0.86 [0.77, 0.96]	807	0.99 [0.87, 1.14]	501	0.69 [0.58, 0.83]
Public (>60 min)	581	0.98 [0.85, 1.13]	290	1.07 [0.88, 1.32]	291	0.87 [0.71, 1.07]
Partially adjusted						
Active (<30 min)	4,348	Reference	2,539	Reference	1,809	Reference
Car (<30 min)	10,678	1.10 [1.04, 1.16]	4,967	1.13 [1.04, 1.22]	5,711	1.08 [1.00, 1.16]
Car (30-60 min)	2,254	1.14 [1.05, 1.23]	833	1.23 [1.08, 1.39]	1,421	1.08 [0.97, 1.19]
Car (>60 min)	435	1.25 [1.10, 1.44]	106	1.02 [0.69, 1.50]	329	1.26 [1.09, 1.46]
Public (<30 min)	1,321	1.02 [0.92, 1.13]	842	1.03 [0.91, 1.17]	479	0.99 [0.85, 1.17]
Public (30-60 min)	1,302	1.05 [0.95, 1.17]	806	1.13 [0.99, 1.29]	496	0.93 [0.78, 1.11]
Public (>60 min)	570	1.25 [1.09, 1.43]	286	1.26 [1.04, 1.52]	284	1.20 [0.99, 1.46]
Fully adjusted						
Active (<30 min)	4,130	Reference	2,415	Reference	1,715	Reference
Car (<30 min)	10,228	1.09 [1.03, 1.15]	4,710	1.10 [1.01, 1.19]	5,518	1.08 [1.00, 1.16]
Car (30-60 min)	2,149	1.12 [1.03, 1.21]	792	1.17 [1.03, 1.34]	1,357	1.07 [0.96, 1.18]
Car (>60 min)	385	1.28 [1.11, 1.48]	93	0.97 [0.63, 1.50]	292	1.31 [1.12, 1.53]
Public (<30 min)	1,245	0.99 [0.90, 1.09]	793	1.00 [0.88, 1.13]	452	0.96 [0.82, 1.13]
Public (30-60 min)	1,214	1.00 [0.90, 1.12]	747	1.07 [0.94, 1.23]	467	0.87 [0.73, 1.05]
Public (>60 min)	504	1.15 [1.00, 1.34]	253	1.21 [0.99, 1.47]	251	1.08 [0.87, 1.35]

Note. This multivariate analysis has controlled for covariates in two steps. The partially adjusted model controlled for age, place of birth, occupational class, and educational level. The fully adjusted model also controlled for job strain, unemployment during the last 3 years, overtime work, income, financial stress, residential location, and family situation. CI = confidence interval. Bold text marks significance at the 5% level.

یکی از نقاط قوت این مطالعه تعداد زیاد نمونه های شرکت کننده از جمعیت کلی که با اطلاعات وسیعی از متغیرهای کمکی همراه است، می باشد. این موضوع باعث می شود تا تعداد زیادی متغیرهای کمکی را کنترل کند و عمومیت بخشیدن نتایج را افزایش دهد. با این حال میبایستی توجه کرد که بررسی سفرهای روزانه وابسته به متن و نتایج، باید با احتیاط عمومیت داده شود. تجربه ی ارائه شده در طی سفر روزانه پیچیده است. همانند زمان از دست رفته ای که مسافرت، آزاد به گذراندن در فعالیت های شان می باشند و واکنش های روانی و فیزیولوژیکی که می تواند در سفر رخ دهد. تحلیل زمان و شیوه سفر تا حدودی می توانند این جنبه ها را روشن کند اما یک نقطه ضعف، کمبود اطلاعات برداشت شخص از سفرهایش میباشد.

دلیلی که هر مسافر یک شیوه از سفر کردن را انتخاب می کند پیچیده می باشد و شامل همه عوامل ساختاری و هم محیطی است. همانند همسایگی فیزیکی و ساختار بازار کار در ترکیب با هر وضعیت فردی با توجه به جنسیت، درآمد، ترکیب خانگی و شخصیت (شاونن و مختاریان، ۲۰۰۵). در مطالعه ما دستیابی به تعداد زیادی از اطلاعات همگام، اجازه به تعدیل عوامل اقتصادی اجتماعی و جمعیتی پایه ای را به میزان اضافی و عوامل ویژه بیشتری مربوط به کار، خانه و شرایط خانوادگی را می دهد. اما طرح مقطعی به ناچار مانع از کشف علیت می شود. علاوه بر این ما هیچ اطلاعاتی از ویژگی های شخصیتی و اطلاعات متنی نداشتیم، بجز طبقه بندی موقعیت خانه به صورت شهری یا روستایی.

با توجه به بخش ساختاری و همه بخش شناختی سرمایه اجتماعی که یک چشم انداز جدیدی را در این مطالعه فراهم آورد؛ مطالعات قبلی در زمینه سفرهای روزانه و سرمایه اجتماعی از این چشم انداز برای دانش ما استفاده نکرده است.

References

- Barros, J. D. A., & HiraKata, N. V. (2003). Alternatives for logistic regression in cross-sectional studies: An empirical comparison of models that directly estimate the prevalence ratio. *BMC Medical Research Methodology*, 3, Article 21.
- Bergström, G. (2010). *Tjänsteresor I människors vardag—om rörlighet, närvaro och frånvaro* [Business travel in everyday life: Mobility, presence and absence] (Doctoral thesis, Karlstad University, Karlstad, Sweden). Retrieved from <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/22334>
- Besser, L. M., Marcus, M., & Frumkin, H. (2008). Commute time and social capital in the U.S. *American Journal of Preventive Medicine*, 34, 207-211.
- Bourdieu, P. (1986). The forms of capital. In *Handbook of theory and research for the sociology of education*. New York, NY: Greenwood, 241-258..
- Cassidy, T. (1992). Commuting-related stress: Consequences and implications. *Employee Counselling Today*, 4(2), 15-21.
- Christian, T. J. (2012). Automobile commuting duration and the quantity of time spent with spouse, children, and friends. *Preventive Medicine*, 55, 215-218.
- Coleman, J. S. (1988). Social capital in the creation of human capital. *The American Journal of Sociology*, 94, S95-S120.
- Costa, G., Pickup, L., & Di Martino, V. (1988). Commuting—A further stress factor for working people: Evidence from the European community. I. A review. *International Archives of Occupational and Environmental Health*, 60, 371-376.
- Cullen, M., & Whiteford, H. (2001). *The interrelations of social capital with health and mental health*. Canberra: Department of Health and Ageing, Australian Government.
- Currie, G., & Stanley, J. (2008). Investigating links between social capital and public transport. *Transport Reviews*, 28, 529-547.
- Delmelle, E. C., Haslauer, E., & Prinz, T. (2013). Social satisfaction, commuting and neighborhoods. *Journal of Transport Geography*, 330, 110-116.
- European Policy Brief. (2008). *Chasing work: The mobility dilemma*. Retrieved from: ftp://ftp.cordis.europa.eu/pub/fp7/ssh/docs/ssh_jobmob_famlives_en.pdf
- Evans, G. W., Wener, R. E., & Phillips, D. (2002). The morning rush hour: Predictability and commuter stress. *Environment & Behavior*, 34, 521-530.
- Feng, Z., & Boyle, P. (2013). Do long journeys to work have adverse effects on mental health? *Environment & Behavior*. Advance online publication. doi:10.1177/0013916512472053
- Ferlander, S. (2007). The importance of different forms of social capital for health. *Acta Sociologica*, 50, 115-128.
- Ferlander, S., & Timms, D. (2001). Local nets and social capital. *Telematics and Informatics*, 18, 51-56.
- Flood, M., & Barbato, C. (2005). *Off to work: Commuting in Australia* (Discussion Paper No. 78). Canberra: Australian Institute. April.

- Gatersleben, B., & Uzzell, D. (2007). Affective appraisal of the daily commute: Comparing perceptions of drivers, cyclists, walkers, and users of public transport. *Environment & Behavior, 39*, 416-431.
- Giordano, G. N., Bjork, J., & Lindstrom, M. (2012). Social capital and self-rated health—A study of temporal (causal) relationships. *Social Science & Medicine, 75*, 340-348.
- Green, A. N., Hogarth, T., & Shackleton, R. E. (1999). Longer distance commuting as a substitute for migration in Britain: A review of trends issues and implications. *International Journal of Population Geography, 5*, 49-67.
- Hanson, S. B., Ostergren, P. O., Elmstahl, S., Isacson, S. O., & Ranstam, J. (1997). Reliability and validity assessments of measures of social networks, social support and control—Results from Malmo Shoulder and Neck Study. *Scandinavian Journal of Public Health, 25*, 249-257.
- Hansson, E., Mattisson, K., Björk, J., Östergren, P. O., & Jakobsson, K. (2011). Relationship between commuting and health outcomes in a cross-sectional population survey in southern Sweden. *BMC Public Health, 11*, Article 834.
- Hochschild, A. (1989). *The second shift: Working parents and the revolution at home*. New York: Viking.
- Hopkins, D. J., & Williamson, T. (2014). Inactive by design? Neighborhood design and political participation. *Political Behavior, 34*, 79-101.
- Indebetou, L., & Quester, A. (2007). *Resvanor syd 2007—Sammanställning av resultat* [Travel patterns south—Report of results]. Lund, Sweden: Trivector.
- Johnston, K., Tanner, M., Lalla, N., & Kawalski, D. (2013). Social capital: The benefit of Facebook “friends.” *Behaviour & Information Technology, 32*, 24-36.
- Karasek, R., Brisson, C., Kawakami, N., Houtman, I., Bongers, P., & Amick, B. (1998). The job content questionnaire (JCQ): An instrument for internationally comparative assessments of psychosocial job characteristics. *Journal of Occupational Health Psychology, 3*, 322-355.
- Kawachi, I., Kennedy, B. P., & Glass, R. (1999). Social capital and self-rated health: A contextual analysis. *American Journal of Public Health, 89*, 1187-1193.
- Kawachi, I., Kennedy, B. P., Lochner, K., & Prothrow-Stith, D. (1997). Social capital, income inequality, and mortality. *American Journal of Public Health, 87*, 1491-1498.
- Kluger, A. N. (1998). Commute variability and strain. *Journal of Organizational Behavior, 19*, 147-165.
- Koslowsky, M., Kluger, A. N., & Reich, M. (1995). *Commuting stress: Causes, effects, and methods of coping*. New York, NY: Plenum Press.
- Lindstrom, M., Merlo, J., & Ostergren, P. O. (2002). Individual and neighbourhood determinants of social participation and social capital: A multilevel analysis of the city of Malmo, Sweden. *Social Science & Medicine, 54*, 1779-1791.
- Lindstrom, M., Moghaddassi, M., & Merlo, J. (2003). Social capital and leisure time physical activity: A population based multilevel analysis in Malmö, Sweden. *Journal of Epidemiology & Community Health, 57*, 23-28.
- Lyons, G., & Chatterjee, K. (2008). A human perspective on the daily commute: Costs, benefits and trade-offs. *Transport Reviews, 28*, 181-198.

- The National Central Bureau of Statistics. (1980). *Living conditions, isolation and togetherness—An outlook on social participation 1976* (Report No. 18). Stockholm, Sweden.
- Newman, B. J., Johnson, J., & Lown, P. (2014). The “daily grind”—Work, commuting, and their impact on political participation. *American Politics Research*, 42, 141-170.
- Novaco, R. W., Stokols, D., & Milanese, L. (1990). Objective and subjective dimensions of travel impedance as determinants of commuting stress. *American Journal of Community Psychology*, 18, 231-257.
- Portes, A. (1998). Social capital: Its origins and applications in modern sociology. *Annual Review of Sociology*, 24, 1-24.
- Putnam, R. (2000). *Bowling alone*. New York, NY: Simon & Schuster.
- Rahn, W. M., Yoon, K. S., Garet, M., Lipson, S., & Loflin, K. (2009). Geographies of trust. *American Behavioral Scientist*, 52, 1646-1663.
- Rosvall, M., Grahn, M., Modén, B., & Merlo, J. (2009). *Hälsoförhållanden i Skåne—folkhälsoenkäten 2008* [Health conditions in Scania—Public health questionnaire 2008]. Malmö, Sweden: Department of Social Medicine, Scania Regional Council.
- Rosvall, M., Khan, F. A., Nilsson, M., & Ostergren, P. O. (2005). *Hälsoförhållanden i Skåne—Folkhälsoenkäten 2004* [Health conditions in Scania—Public health questionnaire 2004]. Malmö, Sweden: Department of Social Medicine, Scania Regional Council.
- Sandow, E. (2011). *On the road—Social aspects of commuting long distance to work* (Doctoral thesis, Umeå University, Umeå, Sweden). Retrieved from <http://umu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:415050>
- Sandow, E. (2013). Til work do us part: The social fallacy of long-distance commuting. *Urban Studies*. Retrieved from <http://usj.sagepub.com/content/early/2013/08/06/0042098013498280.abstract>
- Sandow, E., & Westin, K. (2010). Preferences for commuting in sparsely populated areas—The case of Sweden. *Journal of Transport and Land Use*, 2, 87-107.
- Scania Regional Council. (2009). *Tillgänglighets atlas—Geografisk tillgänglighet för Skåne* [Accessibility Atlas—Geographical accessibility in Scania]. Department of Regional Development. Malmö, Sweden.
- Scania Regional Council. (2011). *Flerkärninghet i Skåne* [Multiple cores in Scania]. Department of Regional Development. Malmö, Sweden.
- Schaeffer, H. M., Street, W. S., Singer, E. J., & Baum, A. (1988). Effects of control on the stress reactions of commuters. *Journal of Applied Social Psychology*, 18, 944-957.
- Schwanen, T., & Mokhtarian, L. P. (2005). What affects commute mode choice: Neighborhood physical structure or preferences towards neighborhoods? *Journal of Transport Geography*, 13, 83-99.
- Sola, A. G. (2009). *Vägen till jobbet: Om kvinnors och mäns arbetsresor i förändring* [Travel to work—About women and men in commute] (Licentiate thesis, Göteborg University, Göteborg, Sweden). Retrieved from <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/21542>

- Statistics Sweden. (2009). *Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik*. [Registerbased labor market statistics] Author. Retrieved from <http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Arbetsmarknad/Sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/Registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-RAMS/7895/7902/?ExpandAllNodes=true>
- Statistics Sweden. (2011, January 20). *Statistisk årsbok 2010—Boken om Sverige* [Statistical yearbook of Sweden 2010]. Stockholm, Sweden: Statistics Sweden.
- (2013, June 10). *Socioekonomisk indelning (SEI)* [Socioeconomic classification]. Author. Retrieved from http://www.scb.se/Pages/List_257217.aspx
- Swedish Association of Local Authorities and Regions. (2009). *Pendlare utan gränser—En studie om pendling och regionsförstoring* [Commuters without borders?—A study about commuting and regional enlargement]. Stockholm, Sweden: Alfa print.
- The Swedish Board of Housing, Building, and Planning. (2005). *Är regionsförstoring hållbart?* [Is regional expansion sustainable?]. Karlskrona, Sweden: The Swedish Board of Housing and Planning..
- Swedish Government Official Report. (2007). *Flyttning och pendling i Sverige* [Relocation and commuting in Sweden] (SOU 2007:35). Stockholm, Sweden: The Ministry of Finance.
- Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36, 255-274.
- Vuchic, V. (1999). *Transportation for livable cities*. New Brunswick, NJ: Centre for Urban Policy Research Press.
- Wener, R. E., & Evans, G. W. (2011). Comparing stress of car and train commuters. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14, 111-116.
- World Bank Social Capital Initiative. (1998). *The initiative on defining, monitoring and measuring social capital: Overview and program description Social Capital Initiative* (Working Paper No 1). Washington DC: The World Bank.

این مقاله، از سری مقالات ترجمه شده رایگان سایت ترجمه فا میباشد که با فرمت PDF در اختیار شما عزیزان قرار گرفته است. در صورت تمایل میتوانید با کلیک بر روی دکمه های زیر از سایر مقالات نیز استفاده نمایید:

لیست مقالات ترجمه شده ✓

لیست مقالات ترجمه شده رایگان ✓

لیست جدیدترین مقالات انگلیسی ISI ✓

سایت ترجمه فا ؛ مرجع جدیدترین مقالات ترجمه شده از نشریات معتبر خارجی