

بررسی تأثیر همنوایی در تخلف از علائم چراغ راهنمایی عابر

پیاده توسط عابرین در شهر تهران

دکتر فرامرز سهرابی*

دکتر یوسف کریمی**

مرضیه سبزیکاری***

تاریخ دریافت: ۸۷/۸/۱۵

تاریخ پذیرش: ۸۹/۹/۸

شوریه گاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
چکیده

هدف اصلی این پژوهش بررسی تأثیر همنوایی در تخلف عابرین پیاده از علائم چراغ راهنمایی عابر در شهر تهران می باشد. روش تحقیق بکار رفته در این پژوهش، روش میدانی و ابزار بکار گرفته شده مشاهده، مصاحبه و استفاده

asmar567@yahoo.com

* دانشیار روان شناسی دانشگاه علامه طباطبائی،

** استاد روان شناسی دانشگاه علامه طباطبائی.

*** کارشناس ارشد روان شناسی.

از همدست می‌باشد. تعداد افراد گروه نمونه در این پژوهش ۷۲۸ نفر و افراد گروه نمونه تمام عابریانی بودند که هنگام عبور از تقاطع به قصد سبز شدن چراغ عابر پیاده، در کنار همدستان می‌ایستادند. برای تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش، آزمون مجذور خی دو بکار رفت. همچنین برای بدست آوردن تفاوت میانگین‌های سنی دو گروه افراد همنوا و ناهمنوا از آزمون t مستقل استفاده شد. نتایج بدست آمده از این پژوهش نشان داد که بین همنوایی و تخلف از علائم چراغ راهنمایی عابر توسط عابریان در شهر تهران و بین حالت‌های حضور همدستان با همنوایی، رابطه وجود دارد. بین همنوایی و پاسخ عابریان به پرسش که آیا هنگام عبور از تقاطع از رفتار سایر عابریان تبعیت می‌کنید با عامل همنوایی رابطه معنادار وجود داشت. در این تحقیق تفاوتی بین میانگین‌های سنی دو گروه افراد همنوا و ناهمنوا دیده نشد. بین تحصیلات، جنس، محل سکونت افراد نیز با عامل همنوایی رابطه معنادار دیده نشد. این پژوهش نشان داد که عامل همنوایی یکی از عوامل تأثیرگذار بر تخلف عابریان از علائم چراغ عابر پیاده در شهر تهران می‌باشد. بر اساس یافته‌های این پژوهش ضروری به نظر می‌رسد که مسئولان مربوط همان گونه که به رعایت مقررات توسط رانندگان وسایل نقلیه حساسیت دارند، به رعایت مقررات عبور و مرور توسط عابریان نیز توجه داشته باشند.

واژه‌های کلیدی: همنوایی، تخلف از علائم چراغ راهنما، همدست، عابر پیاده.

مقدمه

حوادث یکی از معضلات مهم و روبه رشد در جامعه امروزی می‌باشد. تخمین زده شده که سالانه حدود ۵ میلیون نفر در اثر حوادث جان خود را از دست می‌دهند. در این میان سوانح رانندگی مهمترین عامل مرگ در کشورهای درحال توسعه می‌باشند، به گونه‌ای که نخستین عامل مرگ و میر در سنین زیر ۴۰ سال و سومین عامل آن در میان تمام گروه‌های سنی را به خود اختصاص

داده‌اند (سنای نسب و دیگران، ۱۳۸۸: ۲۰). آمار متوفیان ناشی از تصادفات در چند سال اخیر هر ساله بین ۱۰ الی ۱۵ درصد رشد داشته است و در کشور ما از وضعیتی بحرانی برخوردار است. در این بین عابر پیاده آسیب پذیرترین فرد در صحنه حادثه است که احتمال پدیدار شدن ناتوانی جسمی یا مرگ برای وی بسیار بالا است. میزان مرگ و میر عابرین پیاده در ایران چند برابر کشورهای پیشرفته و حتی بیشتر از برخی کشورهای خاورمیانه است (خادمی و طالقانی، ۱۳۷۸: ۸۱-۷۵).

چراغ راهنمایی که یکی از اصلی‌ترین وسایل کنترل ترافیک محسوب می‌شود وسیله‌ای است که با کنترل الکتریکی یا الکترونیکی حق تقدم را برای یک جریان ترافیکی یا بیشتر (اعم از وسایل نقلیه یا عابرین پیاده) قائل می‌شود تا حرکت عمومی ترافیک با ایمنی و بطور اقتصادی صورت پذیرد (بهروزی، ۱۳۸۱: ۶۶۰). از چراغ‌های عابر پیاده زمانی استفاده می‌شود که افزایش کنترل بر تردد عابرین ضروری بوده و یا فازبندی و زمان بندی چراغ‌های تقاطع موجب سردرگمی آنها گردد (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۷۶: ۱۳۱). در قوانین راهنمایی و رانندگی کشورمان عابر پیاده شخصی است که بدون استفاده از هیچ نوع وسیله نقلیه موتوری و غیر موتوری حرکت می‌نماید (حکیمی، ۱۳۸۴: ۲۹). در قوانین و مقررات علاوه بر رانندگان وظایفی نیز برعهده عابرین گذاشته شده است. اگر رانندگان موظف به رعایت مقررات حق تقدم در گذرگاه عابر پیاده هستند، عابرین نیز هنگام تردد باید از محل‌های تعیین شده عبور نمایند. توجه به این مقررات و رعایت آنها ضمن تأمین ایمنی و سهولت عبور و مرور، آرامش را برای رانندگان و عابرین به همراه خواهد داشت (بنیاد تعاون ناجا، ۱۳۸۵: ۶۸).

بدون شک نحوه پذیرش، توجه و برخورد افراد هنگام مواجهه با قوانین مربوط به راهنمایی و رانندگی از عوامل روانشناختی متعددی سرچشمه

می‌گیرد. توجه به این عوامل و انجام تحقیقات در این زمینه می‌تواند راهگشای حل مشکلات بسیاری باشد. این پژوهش به بررسی عامل هم‌نوایی^۱ و نقش آن در تخلف عابرین پیاده هنگام عبور از تقاطع‌های دارای چراغ راهنمایی عابر پرداخته است. مردم در هنگام تفسیر و تعریف موقعیت‌های مبهم به یگدیگر تأسی می‌کنند و این فرایند زیربنای شکل‌گیری هنجارهای اجتماعی در جامعه است. مقصود از هنجارهای اجتماعی توافق جمعی درباره شیوه مناسب رفتار در موقعیت‌های معین است. مردم معمولاً با این قبیل هنجارها هم‌رنگی نشان می‌دهند بی‌آنکه از فشارهای بیرونی که آنان را به هم‌رنگی وامی‌دارد آگاهی زیادی داشته باشند (براهنی و دیگران، ۱۳۸۳: ۳۸۶).

در فارسی هم‌نوایی به هم‌رنگی (براهنی و دیگران، ۱۳۶۸) و هم‌شکل طلبی (منصور و دیگران، ۱۳۶۵) ترجمه شده است و هم‌رنگی در لغت به معنی موافقت و یکسانی باطنی و ظاهری دو چیز (دهخدا، ۱۳۵۸) تعریف شده است (همتی، ۱۳۸۶: ۴۸). هم‌نوایی را تسلیم شدن به فشارهای گروه در وقتی که تقاضای مستقیمی از سوی گروه در مورد هم‌رنگ شدن فرد با گروه انجام نگرفته باشد، تعریف کرده‌اند (Deaux & Wrightsman, 1984: 213).

دلایل متعددی در مورد اینکه چرا برخی هم‌نوایی می‌کنند بیان شده که در اینجا به طور خلاصه برخی از این دلایل را بیان می‌کنیم. نخستین عامل کلیدی در هم‌نوایی کردن آشکارسازی می‌باشد، بدین معنی که رفتار فرد در یک موقعیت تا چه اندازه در معرض دید دیگران قرار دارد. اگر رفتار شخص در معرض نظارت دیگران باشد، چنانچه این رفتار از انتظارات، هنجارها یا ارزش‌های دیگران فاصله داشته باشد ممکن است شخص، مورد طرد یا تنبیه واقع شود به همین جهت ممکن است رفتار خصوصی افراد و رفتار آنها در برابر جمع از هم متفاوت باشد. می‌توان عامل آشکارسازی را در تبیین رفتار

^۱. conformity

عابران با توجه به حضور همدستان در نظر گرفت. در تعدادی از پژوهش‌های مربوط به همنوایی، اثرات ویژگی‌های شخصی بر آمادگی تحت نفوذ قرار گرفتن مورد ارزیابی واقع شده. یکی از متغیرهای مهم مشخص شده در این مطالعات که بوسیله کراون و مارلو معرفی شد نیاز به تأیید اجتماعی است. آزمودنی‌های که نیاز شدید به تأیید اجتماعی داشته‌اند بیشتر احتمال داشت رفتاری که تصور می‌کردند دیگران از آنها انتظار دارند را از خود نشان دهند. همچنین آزمودنی‌هایی دارای اضطراب شدید بیشتر احتمال همنوایی کردن با گروه را دارند تا آزمودنی‌های که دارای اضطراب خفیف هستند و افرادی که دارای تاریخچه موفقیت باشند بیشتر احتمال دارد که با گروه هم‌رنگی نکنند تا کسانی که چنین تاریخچه‌ای را ندارند. اسکیر و کاروز^۱ (۱۹۸۳) از قول کوپر اسمیت^۲ می‌گویند کودکانی که عزت نفس بیشتری دارند کسانی هستند که در آنها خلاقیت، احساس ارزشمندی و استقلال بیشتری وجود دارد و کمتر تحت تأثیر و نفوذ عوامل محیطی قرار می‌گیرند. در ارزیابی تأثیر ویژگی‌های فردی بهترین نتیجه‌گیری که می‌توان کرد این است که این ویژگی‌ها در تعامل با عوامل موقعیتی - اجتماعی مهم هستند. برای درک سطوح گوناگون همنوایی ما باید هم به ویژگی‌های موقعیت اجتماعی که رفتار در آن رخ می‌دهد توجه کنیم و هم به ویژگی‌های فردی رفتار کننده (کریمی، ۱۳۸۵: ۹۱).

جورج اسمیت و هریس (۱۹۹۳) در یک بررسی مطالعاتی از همنوایی از سال ۱۹۶۵ تا ۱۹۵۷ تفاوت‌های یکسانی در سطوح همنوایی در افراد براساس این که متعلق به جوامع جمع‌گرا یا فردگرا هستند بدست آوردند. آنها نیز به این نتیجه رسیدند که جوامع جمع‌گرا همنوایی بیشتری دارند. چنین به نظر می‌رسد که فرهنگ یا ملیت نیز بر همنوایی تأثیر دارد. مهارت یا آگاهی داشتن

^۱ . Skiber & Karose

^۲ . Cooper Smith

در یک زمینه باعث کاهش همنوایی در آن زمینه می‌شود. در تحقیقات اولیه تصور می‌شد که زنان بیشتر از مردان همنوایی می‌کنند. اگلی و کارلی^۱ (۱۹۸۱) بررسی مجدد کردند نتایج مطالعات را در یک دوره ۳۰ ساله، و دیدند که داده‌های آماری از این فرضیه که زنان از مردان بیشتر همنوایی می‌کنند حمایت می‌کند. اما با تحلیل نتایج، بدست آمد که زنان فقط زمانی نسبت به مردان بیشتر همنوایی می‌کنند که تکالیف آزمایشگاهی مربوط به مردان باشد. یعنی هم مردان و هم زنان در زمینه مسائلی که کمتر با آنها آشنایی دارند با دیگران که تصور می‌کنند با آن مسائل آشنایی بیشتری دارند، همنوایی می‌کنند. حجم گروهی نیز در همنوایی تأثیر دارد، به این معنی که هرچه حجم گروه که عقیده یکسانی را عرضه می‌کنند بزرگتر باشد، آزمودنی‌ها بیشتر همنوایی خواهند کرد. عامل مهم دیگر در ایجاد همنوایی، میزان تلقی گروه از افراد به عنوان واحدهای مجزا است. تفاوت بین دو موقعیت را در نظر بگیرید که در یکی، چهار نفر افراد به ظاهر مستقل جواب نادرست بدهند و در دیگری، چهار نفر که از قبل به عنوان یک گروه یا باشگاه شناخته شده‌اند، همین پاسخ را بدهند. در مورد اخیر، فشار همنوایی ظاهراً تأثیر کمتری دارد، به عبارت دیگر، چهار نظر ارائه شده در اینجا در واقع نظر یک نفر یا یک نظر، تلقی می‌شود و از این رو، اثر حجم اکثریت کاهش پیدا می‌کند (کریمی، ۱۳۸۵: ۹۷-۹۳).

در زمینه همنوایی پژوهش‌های بسیاری انجام شده است که در این پژوهش به بیان برخی از آنها که مرتبط با موضوع هستند اشاره می‌شود. پژوهشی تخلف عابرین پیاده از علائم چراغ راهنما را بررسی کرد و نشان داد زمانی که نوع پوشش فرد تخلف کننده نشان دهنده منزلت اجتماعی بالا بوده عابرین بیشتر همنوایی می‌کردند و از علائم چراغ عابر تخلف می‌کردند (Lefkowitz & Blake, 1955: 704-706). در چند مطالعه پژوهشگران دریافتند

¹. Eagly & carlie

که دیگر عابران در حضور فرد الگو که از عبور غیر مجاز خوداری می‌کرد در مقایسه با آزمودنی‌های گروه گواه که در معرض هیچ گونه الگویی قرار نگرفته بودند، با احتمال بیشتری تکانش درونی خود را برای عبور غیر مجاز مهار می‌کردند (شکرکن، ۱۳۸۲: ۵۵). در مطالعه‌ای دیگر تأثیر عامل همنوایی در رعایت علائم راهنمایی توسط رانندگان نشان داده شده است. این بررسی نشان داده که ۹/۴ درصد از رانندگان هم در حالت حضور افسر و هم در حالت عدم حضور افسر راهنمایی در رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی همنوایی نشان داده‌اند (Frederiksen & Freeman, 1939: 118-123).

در طی بررسی تأثیر حضور مأموران راهنمایی و رانندگی بر میزان اطاعت عابران از چراغ عابر پیاده در شهر تهران نتایج بدست آمده نشان داد که حضور مأموران بر عبور یا توقف عابران تأثیر دارد و تأیید گردید که بین نسبت عابرانی که با حضور مأمور پشت چراغ قرمز عابر توقف می‌کردند و عابرانی که در غیاب مأمور پشت چراغ قرمز عابر توقف می‌کردند اختلاف معنادار وجود داشته است (کریمی و علی آبادی: ۱۳۶۹: ۲۲۵). در طی بررسی تأثیر همنوایی در رعایت مقررات توسط رانندگان، نشان داده شد که علائم رفتاری که رانندگان از یکدیگر دریافت می‌کنند در میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی تأثیر دارد (Barch & Trumbo, 1957: 396-398). مطالعه دیگری نشان داد که همنوایی یکی از مهمترین عوامل ایجاد ترافیک در مناطق پایین شهر ایالات متحده آمریکا می‌باشد (Brit, 1994: 114). مطالعه ارتباط بین نگرش نسبت به تخلف از علائم راهنمایی و ارتکاب به این عمل در شرایط واقعی، نشان داد که بین نگرش مثبت نسبت به تخلف از علائم راهنمایی و ارتکاب به این عمل توسط عابران ارتباط معناداری وجود دارد. همچنین این بررسی نشان داد که عابران جوان بیشتر نگرش مثبت نسبت به تخلف داشته و مردان بیشتر از زنان تخلف داشته‌اند (Diaze, 2002: 167-175).

همنوایی در این پژوهش متغییر پیش بین بود. منظور از همنوایی این است که عابری که پشت خط عابر پیاده در کنار همدستان منتظر سبز شدن چراغ عابر ایستاده است، با دیدن حرکت همدست (درحالی که هنوز چراغ عابر پیاده قرمز است) شروع به حرکت کرده و از عرض تقاطع عبور کند. متغییر ملاک در این پژوهش تخلف از علائم چراغ عابر پیاده بود، به این معنی که زمانی که چراغ عابر قرمز است عابر بدون توجه به فرمان چراغ از عرض تقاطع عبور کند. رابطه متغییرهای سن، جنسیت، تحصیلات و محل سکونت عابری با عامل همنوایی مورد بررسی قرار گرفت و همچنین رابطه بین پاسخ عابری به این پرسش که "آیا هنگام عبور از تقاطع دارای چراغ عابر از رفتار سایر عابری تبعیت می کنید" و عامل همنوایی نیز مورد مطالعه قرار گرفت.

اهداف پژوهش

- همنوایی کردن با گروه یکی از جنبه‌های جالب رفتار اجتماعی می باشد. این پژوهش سعی در بررسی نقش همنوایی در تخلف عابری از علائم چراغ راهنمایی عابر پیاده را دارد. در این پژوهش یک هدف اصلی و چند هدف فرعی برای بررسی در نظر گرفته شده است.
- مهمترین هدف این پژوهش آشکار ساختن نقش همنوایی عابری در تخلف از فرامین چراغ راهنمایی عابر پیاده می باشد.
 - از جمله اهداف دیگر این پژوهش می توان به موارد زیر اشاره کرد:
 - بررسی تأثیر افزایش تعداد افرادی که از علائم چراغ عابر تخلف می کنند، در میزان همنوایی و تخلف عابری.
 - تعیین تأثیر حضور فردی که از علائم چراغ عابر تبعیت می کند در میزان همنوایی و تخلف عابری.
 - ارتباط بین تفاوت‌های جنسیتی و میزان همنوایی در عابری.

- تعیین ارتباط بین میزان تحصیلات عابرین و همنوایی کردن در آنها.
- مقایسه میزان همنوایی در پنج تقاطع در سه منطقه در شمال، مرکز و جنوب شهر تهران
- بررسی تفاوت‌های سنی عابرین و همنوایی در آنان.
- مقایسه پاسخ‌های عابرین به این سوال که آیا هنگام عبور از تقاطع دارای چراغ راهنمایی عابر از رفتار سایر عابرین تبعیت می‌کنند یا عملکرد آنها در شرایط واقعی.

مواضع نظریه پردازان در رابطه با همنوایی

هومنز^۱ و همنوایی با گروه

به اعتقاد هومنز همنوایی یا عدم همنوایی با گروه به مرتبه ای که فرد در میان اعضاء گروه دارد، بستگی دارد. قاعده کلی که وی مطرح می‌کند این است که: «هرچه مرتبه یک فرد در میان اعضاء گروهش بالاتر باشد، فعالیت‌هایش با هنجارهای گروه بیشتر هماهنگ است و بر عکس آن نیز صادق است». بعدها هومنز در این اصل تجدید نظر کرده، همنوایی فرد با گروه را بیشتر در مقایسه با مرتبه «وسط» می‌سنجد و می‌گوید: «اعضاء مرتبه‌های بالا و پایین در گروه‌ها، دارای میزان کمتری از هماهنگی با گروه هستند، در حالی که اعضاء مرتبه متوسط بیشترین هماهنگی را با گروه دارند». برای توجیه این مطلب هومنز چهار متغیر زیر را مدنظر قرار داد: سازش یا عدم سازش، احترام به دیگران، پذیرش توسط گروه و احترام به خود.

استنباط‌ها و یا استنتاج‌های او بر اصول بدیهی استوار است، زیرا که روابط میان متغیرهای بالا و مرتبه فرد را در گروه نشان می‌دهد.

¹ . Homans

اول: مرتبه بالای پذیرش به وسیله گروه، سازش با عقاید گروه، احترام به خود، و رفتاری که در پی اینها به پاداش منجر می‌شود.
دوم: هر قدر فرد سازش با گروه، عضویت در گروه، احترام به خود را در مرتبه بالاتر و با ارزشتری بیابد، تمایل بیشتری برای تعقیب آن رفتارها خواهد داشت.

درباره افراد مراتب متوسط، هومنز معتقد است که اگر تصمیم گروه صحیح باشد، از تصمیم اشتباه، به فرد لطمه شدیدی خواهد خورد و به سوی مرتبه‌های پایین رانده خواهد شد و اگر تصمیم فرد صحیح باشد و تصمیم گیری گروه اشتباه باشد به منزلت فرد افزوده می‌شود. در صورتی که تصمیم فرد و گروه هر دو خطا باشد آن وقت منزلت فرد به عنوان عضوی از گروه تحکیم خواهد شد به این جهت است که فرد در منزلت متوسط جای دارد. بیشترین پاداش به فرد، به سبب سازش با گروه تعلق می‌گیرد، زیرا اگر فرد سازش نکند با وجود صحت تصمیم، ارتقاء نخواهد یافت، ولی اگر تصمیم‌اش خطا باشد از میزان احترام و منزلتش کاسته خواهد شد (توسلی، ۱۳۷۶: ۱۴۴).

همنوایی و نظریه ناهماهنگی شناختی

نظریه عدم توازن شناختی فستینگر^۱ (۱۹۵۸) دلیل اصلی که فرد را به تغییر عقیده یا رفتار وا می‌دارد ارضای نیاز ویژه ای می‌داند. به عقیده فستینگر نظام‌های شناختی ما منعکس کننده واقعیتی فیزیکی و اجتماعی هستند که ما را احاطه می‌کنند و درباره آن نیاز داریم درست‌ترین اطلاعات را داشته باشیم تا بتوانیم خود را با محیط زیست خود وفق بدهیم. اگر امور مربوط به واقعیت فیزیکی را می‌توان با تکیه بر تجربه محک زد، اما امور مربوط به واقعیت اجتماعی، قراردادی اند و با وفاق اجتماعی شکل گرفته‌اند. طبق نظر فستینگر

^۱ . Festinger

هنگامی که واقعیت مادی و فیزیکی به طور فزاینده‌ای نامعین و مبهم می‌شود، مردم اتکای بیشتری به واقعیات اجتماعی پیدا می‌کنند و به احتمال قوی، با آنچه که دیگران انجام می‌دهند هم‌رنگی می‌کنند، اما نه از ترس گروه، بلکه به این دلیل که رفتار گروه اطلاعات ارزشمندی در مورد توقعات دیگران از آنها در اختیارشان می‌گذارد (کتبی، ۱۳۷۹: ۶۱)، بنابراین، همنوایی ممکن است در بستر ناهماهنگی شناختی شکل بگیرد.

شریف (۱۹۶۵) نخستین کسی بود که تشکیل هنجارها را مورد مطالعه منظم قرارداد. او می‌خواست بداند در وضعیتی که در آن هیچ هنجار یا قالب مرجعی وجود ندارد آیا فرد در پی آن بر خواهد آمد که نقطه مرجع شخصی یا هنجاری برقرار کند. نتایج وی نشان داد که میزان تغییرات ارزیابی‌های فردی تثبیت می‌شود و این بدان معناست که فرد هنجارهای فردی برقرار می‌کند. در ارزیابی‌های گروهی نیز وضع به همین منوال است، مواضع فردی به سوی مواضع مشترکی که الزاماً میانگین ارزیابی فردی نیست تمایل پیدا می‌کند. سرانجام روشن شد که هنجارهایی که در گروه برقرار شده‌اند قوی‌تر از هنجارهایی هستند که به طور فردی برقرار گردیده‌اند. این بدان معناست که فرد آماده است تا هنجارهای خود را تغییر دهد و آن را به هنجارهای دیگران نزدیک سازد. این پدیده که «تعدیل قضاوت در حضور دیگران» نام گرفت تبیین‌های فراوانی را به دنبال آورد. مثلاً آلپورت (۱۹۶۲) آن را با ضرورت امتیازهای متقابل تحلیل می‌کرد و مولن^۱ (۱۹۶۶) برقراری میزان نزدیکی به حقیقت را که مشخص می‌کند فرد کدام پاسخ‌های دیگران را مورد توجه قرار می‌دهد پیشنهاد داد. سرانجام مسکوویچی مسأله را با عبارت اجتناب از درگیری و معامله فعال بر سر کوچکترین توافق مشترک، بررسی کرد

^۱ . Molan

(مسکوویچی و ریکاتو، ۱۹۷۲). تمام این تبیین‌ها به طور کم و بیش مستقیم به تمایل به اجتناب یا تجدید عدم توازن شناختی اشاره دارند (کتبی، ۱۳۸۲: ۶۲).

روش پژوهش

روش پژوهش بکار رفته در این پژوهش با توجه به موضوع و اهداف مورد نظر پژوهش از نوع تحقیق میدانی می‌باشد. در این روش، اطلاعات از محیط طبیعی جمع آوری می‌شود (دلاور، ۱۳۸۶: ۱۴۸). جامعه آماری مورد نظر در این پژوهش تمام عابران پیاده‌ای بودند که در روزهای هفته به جز پنجشنبه و جمعه بین ساعت ۱۴ الی ۱۷ از یک تقاطع در مرکز شهر (خیابان آزادی - دکتر محمد قریب)، یک تقاطع در شمال شهر (خیابان دکتر شریعتی میدان قدس) و دو تقاطع در جنوب شهر (میدان مولوی ضلع شمال میدان و تقاطع خیابان مولوی - خیابان وحدت اسلامی) عبور کردند. این تقاطع‌ها برحسب تصادف انتخاب شده‌اند. نمونه مورد نظر در این پژوهش ۲۸۷ نفر عابری بودند که بین ساعت ۱۴ تا ۱۷ در کنار همدستان در تقاطع‌های مورد نظر به قصد سبز شدن چراغ عابر ایستادند. ابزار سنجش در این تحقیق با توجه به ماهیت پژوهش عبارت بود از: مشاهده، مصاحبه و گماردن همدست. هدف از وجود همدست در آزمایش‌های روان‌شناسی آن است که رفتار خاصی از سوی آنها نشان داده شود که مورد نظر آزمایش‌گر است تا بیند آیا آزمودنی‌ها نیز همان رفتار را نشان خواهد داد یا نه (کریمی، ۱۳۸۵: ۱۹). همدستان در این تحقیق به سه شکل حضور یافتند، حضور یک همدست، حضور سه همدست، حضور همدست مخالف. سؤال‌های مورد نظر که در این مطالعه از عابرین پیاده پرسیده شد عبارتند از: میزان تحصیلات عابرین، سن، محل سکونت و این سؤال که " آیا هنگام عبور از تقاطع‌های مجهز به چراغ عابر از رفتار سایر عابرین تبعیت می‌کنید " بود.

فرایند اجرای پژوهش به این صورت بود که بین ساعات ۱۴ تا ۱۷ در تقاطع‌های مورد نظر^۱ برای بررسی حالت حضور یک همدست، ابتدا همدست مورد نظر در حالی که چراغ عابر پیاده، قرمز بود، پشت خط عابر پیاده می‌ایستاد، تا زمانی که یک عابر به قصد انتظار برای سبز شدن چراغ راهنمایی عابر در کنار همدست می‌ایستاد، همدست مورد نظر در حالی که هنوز چراغ عابر پیاده قرمز بود، شروع به حرکت برای عبور از تقاطع مورد نظر می‌کرد. در طرف دیگر تقاطع، مشاهده گر در حالی که هم واکنش عابر را با عنوان همنوایی و ناهمنوایی یادداشت می‌کرد و هم زمانی که عابر مورد نظر به طرف دیگر تقاطع می‌رسید، از عابر مورد نظر این سؤال را می‌پرسد که " آیا هنگام عبور از تقاطع‌ها دارای چراغ عابر پیاده، از رفتار عابرین دیگر برای عبور تبعیت می‌کند؟" علاوه بر این، مشاهده گر میزان سن، تحصیلات، محل سکونت (ساکن بودن در محل مورد نظر) و جنسیت عابرین را هم یادداشت می‌کرد.

برای بررسی حالتی که سه همدست حضور داشتند، همان مراحل انجام می‌شد که در شکل حضور یک همدست انجام می‌گرفت، با این تفاوت که در این حالت سه همدست (در حالی که چراغ عابر قرمز بود) پشت خط عابر پیاده منتظر سبز شدن چراغ عابر پیاده می‌ایستادند، زمانی که یک عابر در کنار آنها می‌ایستاد، سه همدست به طور هم زمان شروع به حرکت و عبور از تقاطع می‌کردند.

برای انجام این حالت، یک همدست مخالف و دو همدست بطور هم زمان پشت خط عابر پیاده منتظر سبز شدن چراغ عابر می‌ایستادند، تا یک عابر

۱- یک تقاطع در مرکز شهر که واقع در منطقه ۶ تهران بود (تقاطع خیابان آزادی- خیابان دکتر محمد قریب) و دو تقاطع واقع در جنوب شهر در منطقه ۱۲ شهر (تقاطع خیابان مولوی- خیابان وحدت اسلامی و تقاطع چهار راه مولوی ضلع شمالی چهار راه) و یک تقاطع واقع در شمال شهر در منطقه ۱ شهر تهران (تقاطع دکتر شریعتی- میدان قدس)

در کنار آنها به قصد سبز شدن چراغ عابر می‌ایستاد، درحالی که هنوز چراغ راهنما برای عابر پیاده قرمز بود، یک همدست شروع به حرکت و عبور از تقاطع کرده و همدست دیگر همچنان پشت خط عابر پیاده منتظر سبز شدن چراغ عابر می‌ایستاد. مصاحبه‌گر نیز در طرف دیگر تقاطع رفتار مشاهده شده از عابری را یادداشت می‌کرد و سؤالات مورد نظر را از عابری می‌پرسید و پاسخ‌ها را یادداشت می‌کرد.

نتایج پژوهش

داده‌های جمع آوری شده با استفاده از شاخص‌های آمار توصیفی بیان شده و برای استنباط آماری هم از روش آزمون مجذور خی دو استفاده شده است.

جدول ۱- فراوانی و درصد همنوایی افراد گروه نمونه

متغیر	فراوانی	درصد	اعتبار درصد	درصد تراکمی
همنوایی	۱۶۷	۵۸/۲	۵۸/۲	۴۱/۸
ناهمنوایی	۱۲۰	۴۱/۸	۴۱/۸	۱۰۰
جمع	۲۸۷	۱۰۰	۱۰۰	

در جدول ۱ فراوانی و درصد همنوایی و ناهمنوایی افراد گروه نمونه آورده شده است. براساس ارقام جدول ۱ از بین ۲۸۷ نفر افراد گروه نمونه، تعداد ۱۶۷ نفر (۵۸/۲ درصد) همنوایی نشان داده‌اند و ۱۲۰ نفر (۴۱/۸ درصد) همنوایی نشان نداده‌اند.

جدول ۲- آزمون مجذور خی دو بین حالت‌های حضور همدست و همنوایی

جمع	حالت‌های حضور همدست			متغیر
	همدست مخالف	سه همدست	یک همدست	
۱۶۷	۳۴	۷۶	۵۷	همنوایی
۱۲۰	۴۵	۲۳	۵۲	ناهمنوایی
۲۸۷	۷۹	۹۹	۱۰۹	جمع

$$X^2 = 23/05$$

$$df = 2$$

$$p < 0/01$$

با توجه به نتایج بدست آمده از جدول ۲ خی دو محاسبه شده ($X^2 = 23/05$) بزرگتر از خی دو جدول با درجه آزادی ۲ ($X^2 = 9/21$) می‌باشد. بنابراین، با اطمینان ۹۹٪ می‌توان گفت بین حالت‌های حضور همدست و همنوایی رابطه وجود دارد.

جدول ۳- آزمون مجذور خی دو بین جنس و عامل همنوایی

جمع	جنس		متغیر
	مرد	زن	
۱۶۷	۸۱	۸۶	همنوایی
۱۲۰	۷۲	۴۸	ناهمنوایی
۲۸۷	۱۵۳	۱۳۴	جمع

$$X^2 = 3/70$$

$$df = 7$$

$$p < 0/054$$

بر اساس داده‌های جدول ۳، مقدار χ^2 محاسبه شده ($\chi^2 = 3/70$) از مقدار χ^2 جدول با درجه آزادی ۱ ($\chi^2 = 6/63$) کوچکتر می‌باشد. بنابراین، بین زنان و مردان از نظر عامل هم‌نواپی تفاوتی دیده نشد.

جدول ۴- آزمون مجذورخی دو بین هم‌نواپی و تحصیلات

متغیر	تحصیلات							
	بی سواد	ابتدایی	راهنمایی	سیکل	دیپلم	کاردانی	لیسانس	ارشد و دکتری
هم‌نواپی	۱۸	۱۱	۱	۲۰	۶۰	۹	۴۱	۷
ناهم‌نواپی	۱۳	۶	۳	۶	۳۸	۸	۳۵	۱۱
جمع	۳۱	۱۷	۴	۲۶	۹۸	۱۷	۷۶	۱۸

$$\chi^2 = 9/74 \quad df = 7 \quad p < 0/0204$$

بر اساس جدول ۴، با توجه به این که χ^2 محاسبه شده ($\chi^2 = 9/74$) با درجه آزادی ۷ از χ^2 جدول ($\chi^2 = 18/84$) در سطح معنادار ۰/۰۱ کوچکتر می‌باشد. بنابراین، بین سطح تحصیلات عابری و هم‌نواپی رابطه وجود ندارد.

جدول ۵- آزمون t مستقل بین افراد دارای هم‌نواپی و ناهم‌نواپی در عامل سن

شاخص‌های آماری	تعداد	میانگین	انحراف استاندارد	خطای استاندارد
هم‌نواپی	۱۶۷	۳۷.۴۱	۱۵.۲	۱.۳۸
ناهم‌نواپی	۱۲۰	۳۷.۱۴	۱۴.۱۴	۱.۰۹

$$T = 0/015 \quad df = 285 \quad p < 0/86$$

بر اساس جدول ۵، چون مقدار t محاسبه شده ($t=۰/۰۱۵$) کوچکتر از T جدول ($t=۱/۹۶$) با درجه آزادی ۲۸۵ می‌باشد، پس می‌توان گفت که بین میانگین سنی افراد هم‌نوا و ناهم‌نوا تفاوت معنادار دیده نشد.

جدول ۶- آزمون مجذور خی دو بین مناطق و همنوایی

متغیر	مناطق		
	شمال	مرکز	جنوب
همنوایی	۳۹	۶۳	۶۵
ناهمنوایی	۴۱	۴۳	۳۶
جمع	۸۰	۱۰۶	۱۰۱

$$X^2 = ۴/۴۷ \quad df = ۲ \quad p < ۰/۰۱$$

جدول ۶ نتایج آزمون مجذور خی دو بین همنوایی و مناطق را نشان می‌دهد. باتوجه به این که میزان خی دو محاسبه شده ($X^2 = ۴/۴۷$) با درجه آزادی ۲ از خی دو جدول ($X^2 = ۹/۲۱$) کوچکتر می‌باشد، پس بین سه منطقه (شمال، جنوب، مرکز) و همنوایی عابران رابطه وجود ندارد.

جدول ۷- آزمون خی دو بین پاسخ به سؤال ویژه و همنوایی

متغیر	پاسخ	
	مثبت	منفی
همنوایی	۶۳	۷۴
ناهمنوایی	۲۴	۹۶
جمع	۱۱۷	۱۷۰

$$X^2 = ۳۶/۸۳ \quad df = ۱ \quad p > ۰$$

با توجه به این که نتایج بدست آمده از پژوهش مقدار χ^2 دو محاسبه شده $(\chi^2 = 36/83)$ با درجه آزادی ۱ از مقدار χ^2 جدول $(\chi^2 = 6/63)$ در سطح معنادار ۰/۰۵ بزرگتر می‌باشد، بنابراین، بین پاسخ افراد به این پرسش که "آیا هنگام عبور از تقاطع دارای چراغ عابر، برای عبور از رفتار سایر عابرین تبعیت می‌کنید" و هم‌نوایی، رابطه معنادار وجود دارد.

بحث و نتیجه‌گیری

نتایج این پژوهش نشان داد که هم‌نوایی یکی از عوامل تأثیر گذار در تخلف عابرین از علائم چراغ عابر در شهر تهران می‌باشد. همچنین نتایج بدست آمده از این پژوهش با نتایج تحقیقات پیشین همخوانی داشته است. از جمله در چند مطالعه پژوهشگران دریافته‌اند که عابران در حضور فرد الگویی که از عبور غیر مجاز خوداری می‌کند، در مقایسه با آزمودنی‌های گروه گواه که در معرض هیچ گونه الگویی قرار نگرفته‌اند، با احتمال بیشتری تکانش درونی خود را برای عبور غیر مجاز مهار می‌کنند. بریت^۱ (۱۹۴۰) در طی بررسی‌های خود نشان داد که هم‌نوایی عابرین یکی از عوامل مهم ایجاد ترافیک در مناطق جنوب شهرهای ایالات متحد آمریکا می‌باشد. محققان براین باور هستند که دو نوع هم‌نوایی قابل تمیز است که با دو دلیل مطابقت دارد: نفوذ اطلاعاتی و نفوذ هنجاری (داچ و جیرارد،^۲ ۱۹۵۵؛ به نقل از کریمی) وقتی مردم به این دلیل هم‌نوایی می‌کنند که فکر می‌کنند نظر جمع درست است و بر نظر خود آنها ترجیح دارد، گفته می‌شود هم‌نوایی اطلاعاتی صورت گرفته است و شکل دیگر آن زمانی است که شخص به درستی نظر خود و نادرست بودن نظر جمع اطمینان دارد اما عمداً با جمع هم‌رنگی نشان می‌دهد تا تصویری منفی از خود در افراد گروه ایجاد نکند.

^۱. Brit

^۲. Deutsch & Gerard

بنظر می‌رسد، همنوایی عابرین در این پژوهش به دلیل نفوذ هنجاری نمی‌باشد زیرا ارتباط عابرین با یکدیگر بسیار کوتاه بوده است. پس عابر همنوایی کننده نمی‌تواند به دلیل وحشت از ایجاد تصویری منفی در عابرین دیگر با آنها همنوایی کند یا به دلیل ترس از پیامدهای منفی آن، به دلیل اینکه همنوایی که در این پژوهش انجام می‌گیرد خود تخلف است. و پیامدهای منفی هم‌نوا شدن بیشتر از ناهم‌نوایی می‌باشد. پس همنوایی انجام شده توسط عابرین در این پژوهش نمی‌تواند به دلیل نفوذ هنجاری باشد. همچنین نفوذ اطلاعاتی نیز زمانی اتفاق می‌افتد که ابهام در موقعیت وجود داشته باشد و یا اینکه فرد آگاهی نسبت به عملکرد درست در یک شرایط خاص نداشته باشد. در صورتی که همه افراد جامعه نسبت به قوانین و مقررات مربوط به چراغ عابر پیاده آگاهی لازم را دارند، پس نمی‌توان تخلف عابرین را به عدم آگاهی در موقعیت نسبت داد. می‌توان یکی از دلایل مهم بی‌توجهی افراد به فرامین چراغ عابر پیاده در کشور و همچنین شهر تهران را عدم فرهنگ سازی توسط مسئولان کشور نسبت به رعایت قوانین راهنمایی توسط عابرین پیاده دانست و کم‌اهمیتی مشکلاتی دانست که در نتیجه بی‌توجهی عابرین پیاده در شهر صورت می‌گیرد، در برابر مشکلاتی که توسط رانندگان وسایل نقلیه ایجاد می‌گردد.

طبق نظر فستینگر هنگامی که واقعیت مادی و فیزیکی به طور فزاینده ای نامعین و مبهم می‌شود، مردم اتکای بیشتری به واقعیات اجتماعی پیدا می‌کنند و به احتمال قوی، با آنچه که دیگران انجام می‌دهند هم‌رنگی می‌کنند اما نه از ترس گروه، بلکه به این دلیل که رفتار گروه اطلاعات ارزشمندی در مورد توقعات دیگران از آنها را در اختیارشان می‌گذارد. در مورد رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در شهر تهران ابهاماتی وجود دارد، به این معنی که بیشتر افراد نسبت به وجود قوانین راهنمایی و رانندگی برای عابران آگاهی دارند ولی نسبت به رعایت آن تردید دارند. دلیل این ابهام وجود قانونی است که رعایت آن از جانب بیشترین افراد دیده نمی‌شود و از طرف دیگر، مسئولین (سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرو...) نیز نسب به این تخلف (بی‌توجهی

به علامت چراغ عابریاده) واکنشی نشان نمی‌دهند و سعی در اجرایی کردن قوانین مربوط به عابران پیاده ندارند. قوانینی نسبت به رعایت علائم چراغ عابر پیاده وجود دارد ولی رعایت یا تخلف از آن در شهر تهران اهمیت چندانی ندارد. در اینجاست که اهمیت عوامل موقعیتی و ابهام در موقعیت که از عوامل مهم تأثیر گذار در هم‌نوایی می‌باشد آشکارتر می‌شود.

در این پژوهش بین حالت‌های حضور همدست و عامل هم‌نوایی رابطه معنادار بدست آمد، به این معنی که افزایش تعداد همدستان باعث افزایش در میزان هم‌نوایی و حضور همدست مخالف باعث کاهش در میزان هم‌نوایی عابران شده است. نتایج بدست آمده از تحقیقات قبلی در زمینه افزایش تعداد همدستان تأیید کرده‌اند که افزایش تعداد همدستان باعث افزایش در میزان هم‌نوایی می‌شود. مثلاً، آس و دیگران هم‌نوایی را برحسب تعداد افراد گروه از (۱ نفر تا ۱۵) نفر بررسی کرده‌اند و دریافتند که وقتی تعداد همدستان دو نفر باشد اثر نظرهای آنها بیش از هنگامی است که آزمایشگر فقط از یک نفر همدست استفاده کند. با تحقیقاتی که بر روی ماهی‌ها انجام دادند، نشان دادند که ماهی‌ها در گروه‌های بزرگ به دلیل هم‌نوایی، سریعتر به غذا دست می‌یابند تا در گروه‌های کوچک، به این معنی که ماهی‌هایی که تازه وارد گروه شده‌اند با دسته‌های بزرگ ماهی برای یافتن غذا بیشتر هم‌نوایی می‌کنند تا با دسته‌های کوچک ماهی‌ها (Day & Macdonald, 2001: 917-925). در این پژوهش تأثیر حضور یک همدست و سه همدست مورد مشاهده قرار گرفت. نتایج بدست آمده از این پژوهش با نتایج تحقیقات انجام شده در این زمینه همخوانی دارد. آس موضوع حضور یک همدست مخالف را مورد توجه قرار داد و دریافت که وجود حتی یک فرد مخالف در گروه که با نظر آزمودنی‌ها موافق باشد، هم‌نوایی را تقریباً ۸۰ درصد کم می‌کند. نتایج حاصل از این پژوهش با یافته بالا همخوانی دارد. دلایل کاهش هم‌نوایی و افزایش ناهم‌نوایی در شکل حضور یک همدست در این پژوهش از نظر پژوهشگر این است که عابرینی که در این حالت ناهم‌نوایی نشان داده‌اند یا افرادی می‌باشند که همیشه به مقررات

راهنمایی و رانندگی و همچنین علائم چراغ راهنمایی عابر پیاده احترام می‌گذارند و به رفتار سایر عابرین توجه نداشته و مستقل عمل می‌کنند، و یا می‌توان گفت که این افراد در واقع با همدست مخالف (فردی که از علائم چراغ راهنمایی عابر تبعیت می‌کند) همنوایی کرده و تخلف نکرده‌اند.

در این پژوهش بین جنسیت و همنوایی تفاوتی دیده نشد. بر مبنای آزمایش‌های اولیه آس، روانشناسان اجتماعی به این نتیجه رسیدند که زنان بیشتر از مردان همنوایی می‌کنند، اما این نتیجه با یافته‌های این پژوهش همخوانی ندارد. اما در پرتوی تحقیقات جدیدتر روشن شد که تفاوت داشتن دو جنس از نظر همنوایی پیچیده‌تر از آن است که در آغاز تصور می‌شد (بکر،^۱ ۱۹۸۶؛ ایگلی و وود،^۲ ۱۹۸۵) در این مورد باید به دو عامل توجه داشت: نخست اینکه این تفاوت‌ها بستگی به این دارند که آزمودنی‌ها با موضوع مورد نظر برای همنوایی تا چه اندازه آشنایی دارند. و دوم نوع فشار اجتماعی است که شخص باید با آن همنوایی کند. یعنی وقتی آزمودنی‌ها این باور را داشته باشند که دارند آنها را مشاهده می‌کنند، در این حالت زنان بیشتر از مردان همنوایی می‌کنند، تا زمانی که پاسخ آنها در یک موقعیت خصوصی تر بدون مشاهده اعلام می‌شود. از این رو مردان در برابر جمع سعی می‌کنند استقلال رأی و ابراز وجود نشان دهند و زنان کوشش دارند نقش ملایم‌تری داشته باشند. برای بدست آوردن نتایج صریح‌تر تأثیر جنسیت در همنوایی، بهتر است از حضور همدستان مرد نیز استفاده شود. نتیجه بدست آمده در این پژوهش تنها تأثیر پذیر از حضور همدستان زن بوده است. در این زمینه نیاز به یک مطالعه مستقل می‌باشد، که ضمن کنترل نقش جنسیت همدست، میزان همنوایی را در تخلف عابرین ارزیابی کند. با توجه به موضوع مورد بررسی (تخلف از علائم چراغ عابر پیاده) که هر دو جنس آگاهی لازم را در این زمینه داشتند، تفاوتی در میزان همنوایی در دو جنس دیده نشد. فشار اجتماعی (اجبار در تبعیت از فرامین چراغ

^۱ . Becker

^۲ . Eagly & Wood

عابریاده) که در تفاوت میزان همنوایی دو جنس تأثیر دارد در این پژوهش وجود نداشت. در این مطالعه بین افراد دارای همنوایی و ناهمنوایی از نظر میانگین سنی تفاوت وجود نداشته است. نکته قابل بیان این است که به دلیل این که تقاطع‌های مورد نظر در مکان‌هایی بوده‌اند که کودکان از این تقاطع‌ها عبور نمی‌کردند و یا ساعت اجرای پژوهش ساعتی بوده که این گروه سنی در خیابان‌ها حضور نداشته‌اند، هیچ فرد زیر ۱۳ ساله در گروه نمونه مورد مشاهده قرار نگرفته است. در زمینه ارتباط سن با همنوایی، پژوهشگران تنها به یک مورد تحقیقی در این زمینه دست یافتند که آن هم به بررسی نفوذ اجتماعی و همنوایی در کودکان ۱۰ سال پایین تر پرداخته شده است (Schwars & Roebbers, 2006: 229-248). به دلیل اینکه افراد این گروه سنی در این پژوهش مورد مشاهده قرار نگرفته‌اند امکان مقایسه نتایج دو تحقیق وجود ندارد. از جمله دلایل تفاوت نداشتن در میزان همنوایی در گروه‌های سنی متعدد در این پژوهش بازهم ضعف در اجرایی کردن قوانین مربوط به رعایت مقررات توسط عابریان در کشورمی‌باشد. متغیر تحصیلات در هشت مقطع تحصیلی مورد بررسی قرار گرفت و رابطه‌ای بین تحصیلات و عامل همنوایی دیده نشد. نه تنها سازمان‌های که مسئولیت اطلاع‌رسانی و فرهنگ‌سازی در زمینه ترافیک را دارند، در زمینه اهمیت رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط عابریان کوتاهی می‌کنند، بلکه نظام آموزشی کشور نیز در هیچ یک از مقاطع تحصیلی (به جز مهد کودک‌ها که جزء مقاطع رسمی نظام آموزشی نمی‌باشند آن هم در شکل بسیار سطحی) آموزش‌هایی در زمینه اهمیت رعایت مقررات توسط عابریان - که باعث نظم در سیستم ترافیکی و کاهش تلفات و صدمات در جاده‌ها و خیابان‌ها می‌شود - نمی‌دهد. افرادی که نماینده نظام آموزشی دانشگاهی در مقاطع گوناگون تحصیلی در این پژوهش بودند نیز پرورش یافتگان همان نظام آموزشی و تربیت شدگان این اجتماع هستند. بین محل سکونت عابریان و همنوایی تفاوتی دیده نشد. از نظر جورج هومنز^۱ (۱۹۷۴) افرادی که پایگاه اجتماعی متوسط دارند بیشتر از

^۱ . Gorge Homuns

افراد دارای پایگاه اجتماعی بالا و پایین همنوایی می‌کنند، اما نتایج بدست آمده از این پژوهش با یافته هومنز هم خوانی ندارد. بررسی ارتباط بین زمان انتظار چراغ عابر برای سبز شدن و برخورد و تصادفات با وسایل نقلیه زمانی که چراغ هنوز برای عابر قرمز است در دهلی نو نشان داده است که بین طولانی بودن زمان انتظار برای عبور عابر پیاده و میزان تصادفات عابران با وسایل نقلیه، ارتباط وجود دارد، به این معنی که هنگامی که زمان انتظار برای عبور عابر طولانی می‌شد آن دسته از عابرانی که عجله داشتند تخلف کرده و این عامل میزان برخورد و تصادفات عابران با اتومبیل‌ها را در تقاطع‌ها افزایش می‌داد (Tuwari & Bangdivala, 2002: 77-89).

یکی از دلایل افزایش همنوایی در تقاطع‌های مربوط به جنوب شهر تهران طولانی بودن زمان انتظار برای سبز شدن چراغ راهنمایی عابر پیاده در تقاطع‌های مورد نظر بود، که احتمال تخلف و همنوایی کردن با همدستان را افزایش می‌داد. پس مدت زمان انتظار برای سبز شدن چراغ راهنمایی برای عابران یکی از دلایل تاثیرگذار در میزان همنوایی از متخلفان و تخلف عابرین می‌باشد. بین پاسخ آزمودنی‌ها نسبت به این سؤال که "آیا هنگام عبور از تقاطع دارای چراغ عابر پیاده با رفتار سایر عابرین همنوایی می‌کنند" و همنوایی در آنها در شرایط واقعی، رابطه وجود داشت. به این معنی که بیشتر عابرینی که بیان داشته‌اند از دیگران تبعیت نمی‌کنند، در شرایط حقیقی نیز هم‌رنگی نکرده‌اند و عابرینی که بیان داشته‌اند از عابرین دیگر تبعیت می‌کنند، همنوایی بیشتر نشان داده‌اند. بسیاری از مردم براین باورند که خود آنها اساساً با آرزوی صحت فکر و عمل برانگیخته می‌شوند در صورتی که دیگران از طریق مقبول بودن در نظر سایر مردم برانگیخته می‌شوند. مثلاً هنگامی که مردم به صورتی غیرعلنی شاهد یک آزمایش هم‌رنگی شبیه آزمایش سولومون آس باشند، معمولاً هم‌رنگی آزمودنی‌های آزمایش را بیش از میزان واقعی پیش بینی می‌کنند. جالب توجه است که همین مشاهده‌کنندگان غیرآشکار هم‌رنگی خود را با آزمودنی‌ها کمتر از میزان واقعی پیش‌بینی می‌کنند. بدین معنی که می‌دانیم دیگران هم‌رنگی می‌کنند. لیکن میزان

دنباروی خود را از گروه کمتر برآورد می‌کنیم (شکرکن، ۱۳۸۲: ۵۰). نتایج بدست آمده از این پژوهش با یافته‌های فوق هماهنگ نمی‌باشد. بدین معنی که بیشتر عابرینی که اظهار کردند همنوایی می‌کنند در شرایط واقعی نیز همرنگی نشان داده‌اند. بیشتر عابرینی که بیان داشته‌اند همرنگی نمی‌کنند در شرایط حقیقی نیز همرنگی نکرده‌اند. احتمالاً یکی از دلایل تأثیرگذار براین یافته، مصاحبه بعد از انجام عمل همنوایی یا ناهمنوایی توسط عابرینی بوده است. این عامل باعث شد تا بیشتر عابرینی حقیقت را بگویند، اما دلیل بدست آمده نتایج در تحقیقات قبلی که بیان داشته بیشتر افراد همنوایی خود را کمتر ارزیابی می‌کنند این است که آزمودنی‌ها اظهارات شان را قبل از اینکه در شرایط همنوایی قرار بگیرند بیان داشته‌اند، نه بعد از قرار گرفتن در شرایط آزمایشی.

نتایج این بررسی نشان داد که همنوایی در تخلف عابرینی از علائم چراغ راهنمایی در شهر تهران تأثیر دارد، اما این همنوایی از عواملی مانند: جنسیت، تحصیلات، سن و محل سکونت عابریان تأثیر نمی‌پذیرد. آنچه که باید در بدست آمدن این نتیجه در شهر تهران در نظر گرفت نادیده گرفتن اهمیت نقش عابریان از طرف مسئولان و افراد جامعه، در نظم دهی و کاهش بار ترافیکی در سطح شهر - و کاهش صدمات و تلفات مالی و جانی در نتیجه رعایت قوانین توسط عابرینی در شهر - تهران می‌باشد. شاید یکی از دلایل تایید شدن فرضیه تحقیق ضعف در اجرایی کردن مقررات مربوط به عابریان در شهر تهران باشد. و دیگر اینکه عابریان نیز خود را ملزم به رعایت قوانین از سوی خود نمی‌بینند، متأسفانه احترام به حقوق عابریان نیز توسط رانندگان در جامعه ما آنچنان مورد توجه قرار نمی‌گیرد. اصولی‌ترین راهکار مبارز با این معضل، مثل همیشه کار فرهنگی و توجه به آموزش به ویژه آموزش کودکان و نوجوانان است، این کار یعنی فرهنگ سازی و نهادینه کردن مفاهیم و آموزه‌های ایمنی عبور و مرور و ترافیک در نسل آینده. فقدان منابع آموزشی در این زمینه در مقاطع تحصیلی ابتدایی و راهنمایی، عدم آشنایی کافی اولیاء و مربیان نسبت به این

مسایل و طریقه آموزش آن، و در مقابل افزایش شتابان تولید وسایل نقلیه در سال‌های اخیر موجب شده است که کودکان و نوجوانان از آسیب پذیرترین قشرهای جامعه در حوادث رانندگی باشند (کیمیایی، ۱۳۸۴: ۱). آنچه در اینجا مهم به نظر می‌رسد، آموزش فراگیر به افراد جامعه در تمام گروه‌های سنی، در تمام مقاطع تحصیلی و در تمام مناطق شهری و غیرشهری، ارائه آموزش‌های لازم در این زمینه به خانواده‌ها و به دنبال آن انتقال این آموزش‌ها به فرزندان توسط والدین - چه بسا اگر این آموزش تنها در مؤسسات آموزشی انجام گیرد و توسط والدین نادیده گرفته شود اثرات آموزشی آن خنثی می‌گردد - می‌باشد. مطالعه ارتباط بین نگرش نسبت به تخلف از علائم راهنمایی و ارتکاب به این عمل در شرایط واقعی نشان داد که بین نگرش مثبت نسبت به تخلف از علائم راهنمایی و ارتکاب به این عمل توسط عابران ارتباط معنادار وجود دارد، دراینباره (Diaze, 2000: 169-175). سازمان‌های مربوط نیز باید راهکارهای اجرایی را بررسی و به اجراء بگذارند. تحقیقات بسیاری اثر بخش بودن حضور افسران راهنمایی و رانندگی را در رعایت علائم چراغ عابر پیاده نشان داده‌اند که می‌توان با بکارگیری این روش عابران را ملزم به رعایت قوانین کرد و به دنبال آن از طریق فرهنگ‌سازی و افزایش آگاهی عمومی به درونی کردن رعایت قوانین راهنمایی توسط عابران پرداخت.

منابع

- آرونسون، الپورت. (۱۳۸۲)، روانشناسی اجتماعی، ترجمه: حسین شکرکن، تهران: انتشارات رشد.
- اتکینسون، ریتال و همکاران. (۱۳۶۳)، زمینه روانشناسی هیلگارد، ترجمه: محمدتقی براهنی و همکاران، تهران: انتشارات رشد.

- بهروزی، کمال. (۱۳۸۱)، دایرالمعارف مهندسی ترافیک، تهران: انتشارات مجد.
- بنیاد تعاون ناجا. (۱۳۸۵)، آموزش جامع قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، تهران: انتشارات معاونت تبلیغات عمومی ساعس ناجا.
- توسلی، غلام عباس. (۱۳۷۶)، نظریه‌های جامعه‌شناسی، تهران: انتشارات سمت.
- حکیمی، فرزانه. (۱۳۸۴)، راهنمایی و تسهیلات عابر پیاده، تهران: انتشارات سازمان حمل و نقل و ترافیک.
- دلاور، علی. (۱۳۸۶)، روش تحقیق در روانشناسی و علوم تربیتی، تهران: انتشارات ویرایش.
- سازمان برنامه و بودجه. (۱۳۷۶)، تقاطع‌های همسطح شهری توصیه‌ها و معیارها فنی. نشریه شماره‌های ۱۴-۵.
- سنایی نسب، هرمز و دیگران. (۱۳۸۸)، فصلنامه مطالعات انتظامی، بهار، شماره اول، صفحات.
- علی آبادی، خدیجه؛ کریمی، یوسف. (۱۳۷۹)، تأثیر حضور مأموران راهنمایی و رانندگی بر میزان اطاعت عابران از چراغ عابر پیاده. فصلنامه علوم اجتماعی دانشگاه علامه طباطبائی، شماره ۱۱ و ۱۲.
- کلودتایپا و دیگران. (۱۳۷۹)، درآمدی بر روانشناسی اجتماعی، مرتضی کتبی، تهران: انتشارات نی.
- کریمی، یوسف. (۱۳۸۴)، روانشناسی اجتماعی. تهران: انتشارات ارسباران.
- کیمیایی، عادل؛ سکایی، جواد. (۱۳۸۴)، آموزش ایمنی عبور و مرور، تهران: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای.

- لطفی، حمید. (۱۳۷۳)، بررسی رابطه منبع کنترل و حمایت اجتماعی با همرنگی اجتماعی، پایان نامه کارشناسی ارشد رشته روانشناسی، دانشکده روانشناسی و علوم تربیتی دانشگاه علامه طباطبائی.

- همتی، زهرا. (۱۳۸۶)، بررسی تأثیر آموزش مهارت‌های زندگی در میزان همنوایی دانش آموزان دبیرستانی شهر تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد رشته روانشناسی، دانشگاه آزاد، واحد علوم و تحقیقات تهران.

- Barch, Abram, Trumbo, Don & Nangel, John. (1957). Social setting and conformity to a legal requirement. **Journal of abnormal and social psychology**, 396-398. Retrieved from internet:

www.Sciencedirect.com

- Brit, S. H. (1994). Pedestrian conformity to a traffic regulation. **journal of Abnormal and social psychology**, 114-119. Retrieved from internet: www.science direct.com

- Day, Rechel, Macdonald, Tom, Brown, Laland, Kevin & Reader, Simon. (2001). Interaction between shoal size and conformity in guppy social foraging . **Journal of animal behavior**, 17-925. Retrieved from internet : www.sciencedirect.com

- Deaux , key, WrightsmanT Lawrences. (1984). **Social psychology**. Uniteds states of America: Hall.

- Diaze, Moyano, Emilio. (2002). **Theory of planned behavior and pedestrians intentions to violate traffic regulations**. Transporttation research, 5, 169 -75.. Retrived from internet: www.Sciencedirect.com

- Frederiksen, N, Freeman. G. (1939). **A study of conformity to a traffic regulation**. 118- 123. Retrived from internet: www.Sciencedirect.Com

- Lefkowitz, Monroe, Blak, Robert. (1955). **Status factors in pedestrian violation of traffic signals**.704-706. Retrived from internet: www.Sciencedirect.com

- Schwarz, Stefanie, Roebbers, M, Claudia. (2006). **Age differences in the effects of social influence on children eyewitness performance and their metacognitive monitoring**, 3,229-248. Retrieved from internet: www.sciencedirect.com
- Tuwari, Geetam, Bangdiwala, Shrikant. (2007). **Survival analysis: pedestrian risk exposure at signalized intersections**. Transportation research, 10, 77-89. Retrived from internet: www.Sciencedirect.com.

