

Sveučilište u Zagrebu
Filozofski fakultet
Odsjek za psihologiju

**SPOLNE RAZLIKE U UVJERENJIMA I ATRIBUCIJAMA ZA MUŠKE I
ŽENSKE VOZAČE**

Neda Žitko

Mentor: Doc. Dr sc. Željka Kamenov

Zagreb, 2007.

SADRŽAJ

UVOD	1
Cilj, problemi i hipoteze istraživanja	7
METODA	8
Sudionici	8
Mjerni instrumenti	9
Postupak	12
REZULTATI	13
RASPRAVA	23
ZAKLJUČAK	27
LITERATURA	28
PRILOZI	31

SAŽETAK

Spolne razlike u uvjerenjima i atribucijama za muške i ženske vozače

Ovim istraživanjem se želi provjeriti postojanje spolnih razlika u socijalnoj percepciji, odnosno uvjerenjima o muškim i ženskim vozačkim vještinama, bilo da se radi o perceptivno motoričkim vještinama ili o sigurnosti u vožnji, te ispitati spolne razlike u atribuiranju muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha u vožnji. U istraživanju je sudjelovalo 444 studenta izvanrednih i razlikovnih studija prosječne dobi 33 godine. Suprotno našim očekivanjima pokazalo se da se žene na skali vozačkih vještina (SVV) smatraju boljim vozačima. Pokazala se i spolna razlika, žene smatraju ženske vozače boljima, dok muškarci smatraju muškarce boljim vozačima. Muškarci se procjenjuju boljima u perceptivno motoričkim vještinama, a žene u sigurnosti u vožnji. Kod atribuiranja Weinerovim trima dimenzijama (mjesto uzročnosti, stabilnost i kontrolabilnost) i pojedinačnim uzrocima (vozačka sposobnost, zalaganje, sreća i težina zadatka) nije se potvrdilo postojanje krajnje atribucijske pogreške ni pretpostavke istraživanja spolnih razlika u atribuiranju uspjeha i neuspjeha. Svi efekti su mali i značajni na samo nekim dimenzijama, stoga se ne mogu interpretirati. Potrebna su daljnja istraživanja koja bi možda dala bolje objašnjenje za atribuiranje uspjeha i neuspjeha u vožnji.

Ključne riječi: stereotipi, atribuiranje, krajnja atribucijska pogreška, spolne razlike, percepcija vozača

SUMMARY

Sex differences in beliefs and attribution for male and female drivers

The aim of this study is to examine the existence of sex differences in social perception, i.e. beliefs about male and female driving skills, whether they are perceptual motor skills or safety concerns, and to examine sexual differences in the attribution of male and female success and failure in driving. Participants were 443 students who took extra classes on university of the average age of 33 took part in this research. On the contrary to our expectations, the driver skill inventory (SVV) showed women to be better drivers. There was an evident difference between the sexes: women participants consider women to be the better drivers, and men participants consider men to be better drivers. Men are perceived to be better in perceptual motor skills, while women are perceived to be better in safety concerns. Attribution on Weiner three dimensions (locus of causality, stability and controllability) and causes (ability, effort, luck and the task) did show neither ultimate attribution error nor assumptions of studies of attribution of success and failure. All effects are small and significant only for some of the dimensions and therefore cannot be interpreted. Further studies that might provide a more appropriate explanation for attribution of success and failure in driving are necessary.

Key words: stereotypes, attribution, ultimate attribution error, sex differences, driver perception

UVOD

Vožnja automobila postala je svakodnevna pojava. U Hrvatskoj je 2005. godine bilo 2.052.056 vozača i od toga 1.286.472 muškaraca i 765.584 žena. Iako muških vozača ima više, broj vozača godišnje raste 1,4% dok broj vozačica raste 3.8%. Kada se postavlja pitanje tko su bolji vozači, istraživanja pokazuju nejednolične rezultate bilo da se radi o istraživanjima samoprocjene ponašanja vozača ili statistikama o prometnim prekršajima. Na primjer, Hyman (1968) je pronašao da su ženski vozači sudjelovali u većem broju prometnih nesreća nego muški vozači pri podjednakom vremenu vožnje automobila. Nasuprot tome Maycock, Lockwood i Lester (1991) su izvijestili da su muški vozači u većem riziku od sudara nego ženski vozači jer su uz jednaku prijeđenu kilometražu žene odgovorne za 30% manje sudara nego muškarci. U raznim istraživanjima je dokazano da mladi muškarci češće riskiraju (Deery, 1999), rjeđe koriste sigurnosni pojas (Jonah i Dawson, 1987), agresivnije voze i rade više prekršaja nego druge dobne skupine (prema Lajunen i Özkan, 2006).

Vozačko ponašanje uključuje širok spektar ponašanja i u načelu je pod utjecajem stavova i vjerovanja povezanih s vožnjom i drugih daljnjih faktora kao što su karakteristike ličnosti, potrebe i vrijednosti (Lajunen 1997; Summer, 2003, prema Lajunen, Summer i Ozkan 2005).

Osiguravajuća društva smatraju žene rizičnijom skupinom za osiguranje zbog toga što one rjeđe voze, a u društvu postoji stereotip da su žene loši vozači. Stereotipi su kognitivne strukture koje sadrže znanje, vjerovanja i očekivanja o grupi ljudi (Hamilton i Troler, 1986) te povezuju socijalne grupe s skupom osobina ili bihevioralnih karakteristika. Oni djeluju na očekivanja koja utječu na procesiranje informacija o grupi kao cjelini i o pojedinim članovima grupe (Hamilton, Sherman i Ruvolo, 1990).

Prema anketi koja je provedena u Hrvatskoj (Petravić, 2007) 90% muškaraca je uvjeren da su bolji vozači od svojih kolegica, ali iznenađujuće je što se 50% ispitanih vozačica slaže s njihovim mišljenjem. To se djelomično slaže s rezultatima istraživanja koja su utvrdila da muškarci i žene imaju slične poglede na sadržaj spolnih stereotipa i to je dokazano u različitim kulturama (prema Schneider, 2004). Implicitne mjere spolnih

stereotipa također ukazuju na muške i ženske sličnosti u spolnim stereotipima. Muškarci svih dobi imaju jače stereotipe o ženama nego obrnuto i vide različite osobine kao više povezane sa spolom.

Ono što ne iznenađuje je da svaki spol pokušava sebe procijeniti pozitivnije nego što procjenjuje suprotni spol (Etaugh, Levine i Mannuella, 1984, prema Schneider 2004) što se može objasniti Tajfelovom teorijom pozitivnog socijalnog identiteta. Prema toj teoriji mi razvijamo socijalnu komponentu sebe prema kojoj su naše samopoimanje i samopouzdanje povezani s socijalnim grupama (obitelj, prijatelji, bratstva, političke organizacije, spolne skupine itd.) kojima pripadamo (Tajfel i Turner, 1986, prema Moskowitz, 2005.). Ta teorija ističe da svaki pojedinac procjenjuje svoju grupu kao pozitivniju nego grupu kojoj ne pripada.

U istraživanjima povezanim s vožnjom se ne nailazi na taj fenomen. McKenna i suradnici (1990, prema James, 1997) su u svome istraživanju uzorku od 99 sudionika, 58 muških i 41 žena prosječne dobi 37 godina dali upitnik u kojem su trebali izraziti neovisne prosudbe u različitim scenarijima o svojim vozačkim vještinama i o vozačkim vještinama prosječnog vozača. U istraživanju se pokazalo da muškarci i žene različito procjenjuju svoje vozačke vještine, odnosno muškarci su se procijenili bolje od žena. U scenarijima vožnje unatrag, prosudbe širine automobila i vožnje po nepoznatom području, žene su procijenile da su podjednako dobre kao i prosječan vozač, dok su se muškarci i u tim scenarijima procijenili boljima od prosječnog vozača. Ovo istraživanje je pokazalo da muškarci značajno više procjenjuju svoje vozačke vještine od žena, iako muškarci i žene imaju u osnovi isti koncept prosječnog vozača. Taj rezultat ne začuđuje jer npr. Arkoff (1993) izjavljuje da u današnjem društvu muškarci imaju tendenciju pripisati sebi dobre kvalitete, dok žene čine obrnuto i pridaju zasluge drugima, što je u skladu s tim da muškarci sebe procjenjuju kroz svoje sposobnosti, dok žene sebe procjenjuju kroz odnose s drugima (prema James, 1997).

U posljednjih nekoliko desetljeća spolni stereotipi i stavovi se smanjuju, s najvećom promjenom sedamdesetih godina. Općenito, promjene nisu dramatične i ne zahvaćaju sadržaj stereotipa u velikoj mjeri, već se mijenja intenzitet stereotipiziranja muškaraca i žena. Iako je moguće da ove promjene reflektiraju promjene u percepciji, moguće je da reflektiraju i promjene u ponašanju muškaraca i žena (Schneider, 2004.).

Da bi ispitili kako žene i muškarci procjenjuju vozačke vještine, Lauen i Summala (1995) su razvili instrument Skalu vozačkih vještina (Driver skill inventory, DSI). Ta skala u sebi sadrži dvije subskale, perceptivno motoričku izvedbu i brigu o sigurnosti za koje se smatra da su dvije glavne komponente vještina vožnje. Skala je provjerena u različitim kulturama i dokazano je da je faktorska struktura skale relativno stabilna. Pokazalo se da su muški vozači precjenjivali svoje perceptivno motoričke vještine, dok su u sigurnosti žene sebe procjenjivale boljima. Lajunen i Özkan (2005) su u svome istraživanju pokazali da je maskulinitet povezana s perceptivno motoričkim vještinama, što bi značilo da je biti vješt vozač maskulina karakteristika. Također su pronašli da ženski vozači ne pokazuju više rezultate u sigurnosti nego muški vozači, ali da se sigurnost u vožnji percipira kao feminina karakteristika jer je femininitet visoko povezana sa sigurnosti.

Kada su stereotipi jednom stvoreni, održavaju se kroz efekte očekivanja koji vode ljude da kodiraju i procesiraju informacije na način koji podržava postojeća uvjerenja. U ovom radu ćemo pobliže opisati održavanje stereotipa kroz samoispunjavajuće proročanstvo te kroz atribuiranje.

Održavanje stereotipa kroz samoispunjavajuće proročanstvo se najčešće događa kada ljudi imaju očekivanja koja ih vode kroz njihova ponašanja, što uzrokuje da očekivana ponašanja izvode ljudi koji su meta tih očekivanja (Hillton i Hippel, 1996). Ako uzmemo u obzir da su spolni stereotipi dio našeg znanja o svijetu (implicitno znanje koje se temelji na kulturalnim pretpostavkama, a ne na našim svjesnim vjerovanjima) kroz njih možemo interpretirati događaje u našem svakodnevnom životu. Ovo implicitno znanje djeluje kao očekivanje koje uzrokuje selektivnu percepciju. Mi ćemo vjerojatnije vidjeti ono što očekujemo da ćemo vidjeti čak i ako to nije ono što vidimo (Beall i Sternberg, 1993).

Teorije atribucija proučavaju kako ljudi objašnjavaju, odnosno čemu pripisuju uzroke vlastitog ponašanja i ponašanja drugih (Pennington, 1997). Turner i sur (1987, prema Hewstone, 1989) su zaključili da postoji psihološki diskontinuitet kada se pojedinci ponašaju kao pojedinci i kao članovi grupe te da se grupno ponašanje ne može reducirati na interpersonalne odnose. Objašnjenje ponašanja članova naše grupe i neke druge grupe

često ide u prilog našoj i na štetu druge grupe. Takav način atribuiranja pomaže održavanju stereotipa.

Jedna od najistraživanijih teorija atribucija je Weinerova teorija atribucije postignuća (Weiner, 1985) koja obuhvaća antecedente, atribucije i posljedice tih atribucija. To predstavlja sva tri koraka u generalnom modelu područja atribuiranja Kelleya i Michaela (1980, prema Kamenov 1998.). Glavni antecedenti kauzalnog atribuiranja postignuća su: informacije, kauzalne sheme, tj. vjerovanja, motivacija i određene individualne razlike. Weiner i suradnici su najprije pretpostavili da, u kontekstu postignuća, ljudi za interpretiranje i predviđanje rezultata najviše koriste četiri uzroka: sposobnost, zalaganje, težinu zadatka i sreću. Ipak, kasnija su istraživanja pokazala da postoji puno više uzroka koje ljudi koriste pri atribuiranju svog ili tuđeg uspjeha ili neuspjeha (npr. druge osobe, raspoloženje, umor, bolest itd.), što ovisi i o konkretnom području aktivnosti (npr. testovi u školi, sportska događanja, politički izbori, odbijanje i prihvatanje u socijalnoj situaciji). Zbog velikog broja mogućih uzroka i potrebe za njihovim međusobnim uspoređivanjem, razvijena je klasifikacijska shema ili taksonomija uzroka te su pronađene tri nezavisne dimenzije uzroka: mjesto uzročnosti (unutrašnji ili vanjski uzroci), stabilnost (promjenjivost tijekom vremena), te podložnost kontroli. Svaka dimenzija ima prvenstveno psihološku funkciju u smislu brojnih sekundarnih efekata koji nam omogućuju razumijevanje dinamike ponašanja vezanog za proces atribuiranja. Za objašnjavanje tog ponašanja najvažniji su efekti: promjene u očekivanju i afektivne reakcije.

Kako bi objasnio pojavu i način održavanja stereotipa Pettigrew (1979) predlaže pojam krajnja atribucijska pogreška i definira ga kao sustavno pogrešno međugrupno atribuiranje osnovano djelomično na predrasudama. Ova pristranost je proširenje osnovne atribucijske pogreške – sklonost ljudi da podcjenjuju situacijske i precjenjuju internalne čimbenike pri pripisivanju uzroka nečijem ponašanju. Pettigrew smatra da je negativizam u atribuiranju ponašanja članova druge grupe koji postoji među grupama osnova krajnje atribucijske pogreške (KAP) i da je on racionalizacija naših negativnih stereotipa.

Ako promatramo člana vanjske grupe kako izvodi neko nepoželjno ponašanje koje je u skladu s našim negativnim stavom o toj grupi, pojačava se sklonost internalnom objašnjenju tog ponašanja. Poteškoća nastaje kad se član vanjske grupe ponaša poželjno i

Tablica 1
Atribucije koje idu u prilog vlastitoj odnosno na štetu vanjskoj grupi u području postignuća
(Hewstone, 1990)

Akte je član		
Vrsta postignuća	VLASTITE GRUPE	VANJSKE GRUPE
Uspjeh	Sposobnost (uzrok je internalan , stabilan i nije podložan kontroli)	Trud (uzrok je internalan, nestabilan i podložan kontroli) Sreća (uzrok je eksternalan nestabilan i nije podložan kontroli) Lagan zadatak (uzrok je eksternalan, stabilan i nije podložan kontroli)
Neuspjeh	Nedovoljan trud (uzrok je internalan nestabilan i podložan kontroli) Loša sreća (uzrok je ekstrenalan, nestabilan i nije podložan kontroli) Težak zadatak (uzrok je eksternalan, stabilan i nije podložan kontroli)	Nedostatak sposobnosti (uzrok je internalan, stabilan i nije podložan kontroli)

prihvatljivo, odnosno u neskladu s našim negativnim stereotipom.

Postoje dvije osnovne hipoteze koje specificiraju KAP:

«Percepcija ponašanja članova vanjske grupe će u većoj mjeri nego percepcija članova naše grupe uključivati slijedeće:

1. Ponašanje percipirano kao negativno (antisocijalno ili nepoželjno) atributirat će se osobi, njenim dispozicijama. Ovi internalni uzroci će se smatrati trajnim karakteristikama, a zanemarivat će se uloga zahtjeva situacije.
2. Ponašanje percipirano kao pozitivno (prosocijalno ili poželjno) atribuirati će se jednoj od slijedećih kombinacija: A) iznimnom pojedincu koji je potpuno drugačiji od grupe kojoj pripada; B) sreći ili nepravedno naklonjenim okolnostima; C) izrazito velikoj motivaciji i trudu i/ili D) utjecaju socijalnog konteksta»(Pettigrew, 1979, str. 469)

Dodao je i tri pretpostavke:

1. KAP je vjerojatno vezana za atribucije svih ljudi, ali je izraženija kod osoba s predrasudama.
2. KAP će se najvjerojatnije javiti kad su ljudi svjesni vlastite grupne pripadnosti, kao i aktera čije ponašanje atribuiraju.

3. jačina KAP-e će varirati ovisno o situaciji među grupama i bit će najveća kada grupe imaju za sobom povijest intenzivnih sukoba kad jedna o drugoj imaju negativne stereotipe i kad među njima postoje sociološke razlike.

Unatoč ovim pretpostavkama Pettigrew navodi samo tri objavljene studije o međugrupnim kauzalnim atribucijama koje idu u prilog njegovoj teoriji (Duncan 1976, Taylor i Jaggi 1974 i Wang i McKillp 1978). Isto tako Pettigrew navodi rezultate nekoliko istraživanja u kojima sudionici nisu favorizirali člana svoje grupe nad članom vanjske grupe (Banks i sur. 1977; Deaux i Emswiller, 1974; Doise i Sinclair, 1973). U svim ovim istraživanjima KAP nije dobivena u skupinama sudionika nižeg socijalnog statusa (crnci u odnosu na bijelce, žene u odnosu na muškarce, švicarski srednjoškolci nižeg statusa), ali ju je druga skupina bezrezervno iskazala. Postoje barem tri razloga zbog čega KAP nije dobivena u skupinama sudionika nižeg socijalnog statusa. Prvo, skupine nižeg statusa možda imaju manje predrasuda. Drugo, svijest o pripadnosti grupi mogla bi biti presudna varijabla i možda klasne razlike među švicarskim srednjoškolcima i spolne razlike među američkim studentima jednostavno nisu dovoljne da izazovu identifikaciju s grupom potrebnu za pojavljivanje KAP-e. Hewstone (1998) pokazuje da rezultati istraživanja samo djelomično potvrđuju Pettigrewova predviđanja i nakon njegovog pregleda radova može se zaključiti da kada je riječ o pozitivnom ponašanju, u većini navedenih radova, atribucije favoriziraju članove vlastite grupe više nego članove druge grupe, ali nije nađeno više internalnih atribucija za negativno ponašanje članova vanjske grupe. Hewstone smatra da je efekt KAP u području postignuća jači za neuspjeh nego za uspjeh, a najjači za atribuiranje neuspjeha sposobnostima. Neuspjeh članova vanjske grupe u većoj se mjeri objašnjava nedostatkom sposobnosti, nego neuspjeh članova vlastite grupe. Čini se da je potreba za obranom vlastite grupe izrazitija od želje za njezinim isticanjem. Kod grupa nižeg statusa mogu se javiti i obrnute tendencije (Deux i Emswiller, 1974, Hewstone, 1990).

U okviru atribucije postignuća žene se percipiraju kao skupina nižeg statusa, pa je veća vjerojatnost da će se uspjeh muškaraca atribuirati sposobnosti, a uspjeh žena zalaganju, sreći ili lakom zadatku. Također je vjerojatnije da će se neuspjeh muškaraca atribuirati nedovoljnom trudu, slaboj sreći ili teškom zadatku, a neuspjeh žena nedostatku sposobnosti.

U istraživanjima spolnih razlika u atribucijama postignuća (prema Ross i Fletcher, 1984.) koji su istraživani percepcijama hipotetskog muškarca i žene te samopercepcije postoje razne inkonzistencije, ali postoje tri opća zaključka koja su potvrđena u većini istraživanja:

1. Muškarci i žene podjednako atribuiraju uspjeh i neuspjeh muških i ženskih izvođača.
2. Kada se pokažu razlike u atribuiranju kao posljedica izvođačevog spola, vide se određene pravilnosti u samopercepciji i u socijalnoj percepciji. Muški uspjeh se vjerojatnije atribuiru sposobnosti, a manje vjerojatno sreći, trudu nego ženski uspjeh (Deux i Emswiller, 1974), a muški neuspjeh će vjerojatnije biti atribuiran nedostatku truda i lošoj sreći, te manje vjerojatno manjku sposobnosti nego što će to biti ženski neuspjeh.
3. Postoje i različita očekivanja za muške i ženske izvođače. Muškarci obično više očekuju uspjeh nego žene i postoje viša očekivanja muškog uspjeha nego ženskog uspjeha. Istraživanja su pokazala da su očekivani uzroci atribuirani stabilnijim faktorima, dok su neočekivani uzroci atribuirani nestabilnijim faktorima. Dakle, uspjeh muškarca i neuspjeh žene najčešće se atribuiru sposobnosti, dok se neuspjeh muškarca i uspjeh žene najčešće atribuiru varijabilnim faktorima kao što su sreća, trud i lakoća zadatka (Ross i Fletcher, 1985.).

Ovo istraživanje je usmjereno na spolne razlike u uvjerenjima o vozačkim vještinama muškaraca i žena, te na spolne razlike u atribuiranju muškog uspjeha i neuspjeha te ženskog uspjeha i neuspjeha u vožnji.

Cilj, problemi i hipoteze istraživanja

S obzirom da je područje socijalne percepcije vozača neistraženo u našoj zemlji, ovim istraživanjem se želi utvrditi postoje li spolne razlike u uvjerenjima o vozačkim vještinama žena i muškaraca, te utvrditi percipiraju li se žene u vožnji kao podređena skupina ili kao ravnopravni sudionici prometa.

Kako bi se odgovorilo na ta pitanja postavljena su dva problema. Prvi problem je *Ispitati postoje li spolne razlike u uvjerenjima o vozačkim vještinama muških i ženskih vozača.*

Pretpostavljamo da u društvu postoji stereotip da su žene loši vozači, te da će i muškarci i žene procijeniti da muškarci imaju više vozačkih vještina. S obzirom na prethodna istraživanja (Lajunen i Summala 1995), pretpostavljamo da će oba spola procijeniti da su perceptivno motoričke vještine bolje kod muškaraca, a da su u brizi za sigurnost u vožnji bolje žene.

Drugi problem je *Ispitati na koji način spol sudionika, spol aktera te uspjeh i neuspjeh u situacijama u prometu utječu na atribuiranje uzroka opisanog događaja.*

Budući da se radi i o međugrupnom atribuiranju i spolnim razlikama u uvjerenjima, provjeriti ćemo postavke oba teoretska usmjerenja.

Prema postavkama Pettigrewa, pretpostavljamo da će svaki pojedinac uspjeh aktera istog spola pripisivati internalnim, stabilnim faktorima podložnim kontroli, a neuspjeh eksternalnim, nestabilnim faktorima koji nisu podložni kontroli. Tako se pretpostavlja da će muškarci uspjeh muškaraca najviše pripisivati sposobnosti, a neuspjeh nedovoljnom trudu sreći ili teškom zadatku, dok će uspjeh žena pripisivati velikom trudu, sreći i lakom zadatku, a neuspjeh nedostatku sposobnosti. Za razliku od njih, žene će uspjeh muškaraca najviše pripisivati velikom trudu, sreći ili lakom zadatku, a neuspjeh nedostatku sposobnosti, dok će uspjeh žena pripisivati sposobnosti, a neuspjeh nedovoljnom trudu sreći ili teškom zadatku.

Za razliku od Pettigrewovih postavki, istraživanja koja su se bavila razlikama u atribuiranju uspjeha i neuspjeha muškaraca i žena, pretpostavljaju da su žene stereotipizirana skupina i da se njihov uspjeh bez obzira na spol procjenjivača pripisuje eksternalnim, nestabilnim faktorima koji nisu podložni kontroli, a neuspjeh internalnim, stabilnim faktorima podložnim kontroli, dok se za muškarce pretpostavlja obrnuto. Iz toga proizlazi alternativna hipoteza da će i muškarci i žene uspjeh muškaraca najviše pripisivati sposobnosti, a neuspjeh nedovoljnom trudu, sreći ili teškom zadatku, dok će uspjeh žena najviše pripisivati velikom trudu, sreći ili lakom zadatku, a neuspjeh nedostatku sposobnosti.

METODOLOGIJA

SUDIONICI

U istraživanju je sudjelovalo 443 studenata izvanrednih i razlikovnih studijskih grupa na Tehničkom veleučilištu i Visokoj zdravstvenoj školi u Zagrebu, te Pomorskom fakultetu u Splitu. S obzirom da su to fakulteti gdje se moglo skupiti veći broj odraslih u kontroliranim uvjetima, uzorak je prigodan. U istraživanju su sudjelovale 222 žene u dobi od 22 do 58 ($M=35.54$) i 221 muškarac u dobi od 20 do 62 godine ($M=32.36$). 409 sudionika su vozači (195 žena i 214 muškaraca), a 27 su nevozači (20 žena i 7 muškaraca). Iz istraživanja je izbačeno nekoliko upitnika u kojima nije naveden podatak o spolu sudionika.

MJERNI INSTRUMENTI

Skala vozačkih vještina (SVV)

Skala vozačkih vještina je instrument koji su sastavili Laujen i Summala (1995) kako bi ispitali kako vozači procjenjuju svoje vozačke vještine. Skala je napravljena tako da mjeri perceptivno motoričku izvedbu vozača i brigu za sigurnost. Ta dva faktora su potvrđena u većem broju istraživanja (Lajunen, i Özkan, 2006; Lajunen, Özkan i Sumera, 2006; Lajunen i Summala, 1995), te su potvrđena međukulturalno (Lajunen, Carry, Summala i Hartley, 1997).

Instrument je za potrebe ovog istraživanja preveden na hrvatski jezik (prilog 1). Od sudionika se tražilo da procijene u kojoj mjeri je svaka navedena vještina karakteristična za muškog, odnosno ženskog vozača na skali od 5 stupnjeva (0= uopće nije karakteristično, 4=jako karakteristično). Ukupni rezultat skale se prikazuje kao aritmetička sredina svih čestica upitnika.

Napravljena je faktorska analiza posebno za procjene muških i ženskih vozačkih vještina. Faktorska analiza glavnih komponenti s varimax rotacijom za procjene ženskih vozačkih vještina je pokazala da skala vozačkih vještina objašnjava 48.03% varijance. Faktor perceptivno motoričkih vještina od toga objašnjava 25.33%, dok faktor brige o sigurnosti objašnjava 22.69% varijance.

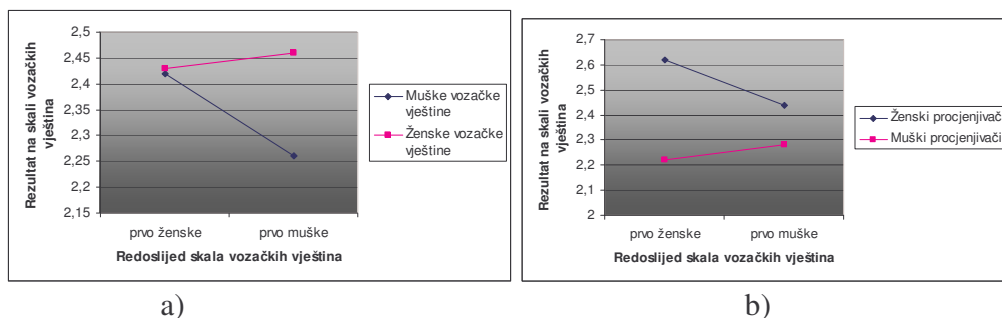
Faktorska analiza glavnih komponenti s varimax rotacijom za procjene vozačkih vještina muškaraca je pokazala da skala vozačkih vještina objašnjava 46.38% varijance. Faktor perceptivno motoričkih vještina od toga objašnjava 23.98%, dok faktor brige o sigurnosti objašnjava 22.41% varijance.

U prilogu 2 je prikazana raspodjela čestica po faktorima. Iako se dobiva slična faktorska struktura kao i u prethodnim istraživanjima, postoje određene razlike. Kod procjene vozačkih vještina žena i kod procjene vozačkih vještina muškaraca čestica „Obraćanje pažnje na pješake i bicikliste“ je bolje objašnjena faktorom brige za sigurnost. Kod procjene vozačkih vještina žena još su i čestice „Uočavanje opasnosti u vožnji“ i „Znanje kako se treba ponašati u određenim situacijama u prometu“ bolje objašnjene faktorom brige za sigurnost. Te razlike su najvjerojatnije posljedica razlika u kulturi, no moguće objašnjenje je i to što se u raznim istraživanjima radilo o samoprocjeni ili procjeni prosječnog vozača koji se najčešće percipira kao muškarac, dok se u ovom istraživanju specifično tražila procjena ženskog vozača.

Kako bi se provjerilo postoji li utjecaj redoslijeda ispunjavanja skala vozačkih vještina za muškarce i žene s obzirom na to da li su procjenjivači muškarci ili žene, korištena je složena analiza varijance.

Iako su ženske vozačke vještine procijenjene boljima od muških vozačkih vještina, ženske vozačke vještine su podjednako procijenjene bez obzira na redoslijed (slika 1a), dok su muške vozačke vještine bolje procijenjene kada se prvo procjenjuju ženske vozačke vještine, a zatim muške vozačke vještine. Dolazi do efekta kontrasta, odnosno nakon što se prvo procjene ženske vozačke vještine, muškarcima se daju više procjene.

Interakcija između spola i redoslijeda skala je također značajna (slika 1b), iako ženski procjenjivači daju općenito više procjene, oni daju više procjene vozačkih vještina kada prvo procjenjuju ženske vozačke vještine nego kada prvo procjenjuju muške vozačke vještine, dok muškarci daju podjednake procjene bez obzira na redoslijed.



Slika 1. Procjena vozačkih vještina prema redoslijedu ispunjavanja skala vozačkih vještina
a) prema tome da li se procjenjuju muške ili ženske vozačke vještine
b) prema spolu procjenjivača

Priče za eksperimentalnu manipulaciju

Iz novina su uzeta četiri kratka članka o različitim situacijama u prometu. Dva članka opisuju prometne situacije koje se odnose na perceptivno motoričke vještine vožnje, dok dva članka opisuju situacije koje se odnose na sigurnost u vožnji. Nadalje, akteru svake priče je promijenjen spol te da li je uspješno izbjegao nesreću ili ne. Na taj način stvoreno je 16 različitih priča. U sklopu tih 16 priča, po dvije imaju jednake nezavisne varijable (spol, uspjeh/neuspjeh i vještina/sigurnost) stoga se sve razlike provjeravaju na 8 različitih priča.

Svaki sudionik je dobio opis četiri prometne situacije, ovisno o skupini kojoj je pripadao. Raspored priča po sudioniku može se vidjeti u Tablici 2. Prema tome, pola sudionika je dobilo priče o muškom i ženskom neuspjehu u sigurnosti te o muškom i ženskom uspjehu u perceptivno motoričkim vještinama, a druga polovina priče o muškom i ženskom uspjehu u sigurnosti te o muškom i ženskom neuspjehu u perceptivno motoričkoj vještini. Priče koje su imali sudionici nalaze se u prilogu 3.

Tablica 2
Raspored priča za eksperimentalnu manipulaciju prema skupinama

	A	B	C	D
1	M1 S N	Ž2 S U	Ž1 S N	M2 S U
2	Ž2 V U	M1 V N	M2 V U	Ž1 V N
3	M1 V U	Ž2 V N	Ž1 V U	M2 V N
4	Ž2 S N	M1 S U	M2 S N	Ž1 S U

Mjere zavisne varijable

Kako bi provjerili pojavu krajnje atribucijske pogreške korišten je Weinerov model atribucije postignuća zbog dobre teorijske utemeljenosti i empirijske provjerenosti u mnogim istraživanjima kauzalnog atribuiranja.

Korištene su dvije mjere zavisne varijable. Jednu su činile procjene na trima Weinerovim dimenzijama mjesto uzročnosti (unutrašnji ili vanjski uzroci) i stabilnost (promjenjivost tokom vremena), te podložnost kontroli. Zadatak sudionika je bio da prosude o uzroku opisanih ponašanja, te da taj uzrok procjene na bipolarnim skalama od 7 stupnjeva koje odgovaraju trima osnovnim dimenzijama odnosno da li je za ishod situacije zaslužan vozač ili vanjske okolnosti (1-vozač, 7-vanjske okolnosti), da li je taj uzrok trajan ili promjenjiv (1-nije podložno promjeni, 7- podložno je promjeni) i da li je vozač mogao utjecati svojom voljom na ishod situacije (1-nije mogao utjecati svojom voljom, 7-mogao je utjecati svojom voljom). Rezultat na dimenziji podložnosti kontroli je potrebno rekodirati tako da rezultati na toj dimenziji budu u istom smjeru kao i rezultati na ostalim dimenzijama.

Kako bi procijenili kojim točno uzrocima se pripisuju situacije različitih ishoda prezentirali smo sudionicima četiri najčešće korištena uzroka iz Weinerovog multi-dimenzionalnog pristupa s uputom: Na sljedećim skalama procijenite u kolikoj je mjeri za uspješan ishod ove situacije zaslužan: vozačka sposobnost/nedostatak sposobnosti, izraziti ili nedovoljan trud, dobra ili loša sreća, lagan ili težak zadatak. Sudionici su trebali procijeniti koliko je svaki od ova četiri uzroka zaslužan za uspješan/neuspješan ishod situacije na skali od 0-4 (0=nimalo, 4=u potpunosti).

Izgled skala za situacije uspjeha i neuspjeha nalazi se u prilogu 4.

POSTUPAK:

Ispitivanje je provedeno grupno tijekom zime 2007. godine u prostorijama Fakulteta strojarstva i brodogradnje i Visoke zdravstvene škole u Zagrebu te Pomorskog fakulteta u Splitu. Sudionici su zamoljeni da dobrovoljno ispune anonimni upitnik o socijalnoj percepciji vozača u trajanju 10-15 minuta te je svaki sudionik dobio jednu od 8 verzija upitnika. Nakon upute, sudionici su čitali jednu po jednu priču i procjenjivali vozača te priče na Weinerove tri dimenzije i na mogućim uzrocima događaja. Nakon četvrte priče

ispunjavane su obje skale vozačkih vještina, pola sudionika je prvo ispunjavalo skalu za muškarce, a pola prvo skalu za žene. Prikupljeni su podaci o sudionicima: spol, dob, pitanje imate li vozačku dozvolu, te za vozače pitanja koliko često vozite, procijenite koliko ste dobar vozač, kako procjenjujete svoje vještine snalaženja u vožnji i sigurnost svoje vožnje na skalama od 1 do 5 (1=jako loše, 5=jako dobro). Primjerak demografskih pitanja i pitanja za vozače nalazi se u prilogu 5.

REZULTATI

Uvjerjenja muškaraca i žena o muškim i ženskim vozačkim vještinama

Kako bi provjerili razlikuju li se muški i ženski procjenjivači u procjeni muških i ženskih vozačkih vještina te perceptivno motoričkih vještina i sigurnosti u vožnji provedene su tri složene analiza varijance. Svaka od njih je obrazložena posebno.

Tablica 3
Aritmetičke sredine muških i ženskih procjenjivača za procjenu muških i ženskih vozačkih vještina

		Ženski procjenjivači		Muški procjenjivači		Ukupno	
		M	SD	M	SD	M	SD
Ženske vještine	VV	2,73	0,575	2,16	0,564	2,45	0,635
	PMVV	2,42	0,701	1,76	0,699	2,09	0,774
	SVV	2,98	0,647	2,49	0,658	2,74	0,695
Muške vještine	VV	2,33	0,591	2,34	0,546	2,34	0,569
	PMVV	2,79	0,689	2,73	0,633	2,76	0,661
	SVV	1,83	0,768	1,93	0,679	1,88	0,726

Legenda:

VV- vozačke vještine

PMV- perceptualno motoričke vještine

SV- vještine sigurnosti u prometu

Procjena muških i ženskih vozačkih vještina

Postoji statistički značajna razlika u procjeni vozačkih vještina muškaraca i žena (tablica 4), pri čemu su vozačke vještine žena procijenjene statistički značajno bolje nego vozačke vještine muškaraca (tablica 3).

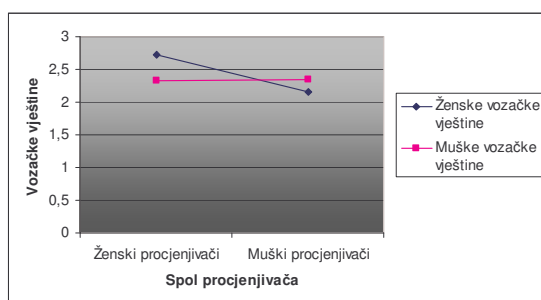
Muškarci i žene različito procjenjuju muške i ženske vozačke vještine pri čemu ženski i muški procjenjivači procjenjuju podjednako muške vozačke vještine, dok kod ženskih

vozačkih vještina postoji statistički značajna razlika između muških i ženskih procjenjivača ($t=10,41$, $p<0.05$), te žene procjenjuju ženske vozačke vještine višima nego što ih procjenjuju muškarci (Slika 2). Žene procjenjuju ženske vozačke vještine višima nego muške vozačke vještine, dok muškarci procjenjuju muške vozačke vještine višima nego ženske vozačke vještine.

Tablica 4

Završna tablica MANOVA-e na rezultatima svih sudionika za muške i ženske vozačke vještine (N=444)

Izvori varijabiliteta	F	P
Glavni efekt		
Spol izvođača	12.504	0.001
Spol procjenjivača	38.108	0.001
Interakcija		
Spol procjenjivača x Spol izvođača	86.072	0.001



Slika 2. Procjena muških i ženskih vozačkih vještina prema spolu procjenjivača

Procjena muških i ženskih perceptivno motoričkih vještina

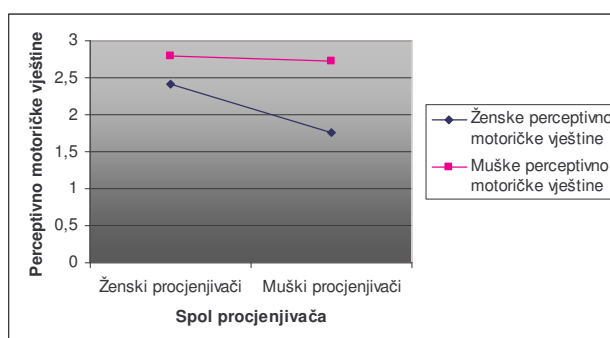
Pokazalo se da postoji statistički značajna razlika u procjeni *muških i ženskih perceptivno motoričkih vještina* (tablica 5), te se muške perceptivno motoričke vještine procjenjuju boljima od ženskih perceptivno motoričkih vještina (tablica 3).

Muškarci i žene različito procjenjuju muške i ženske perceptivno motoričke vještine te postoji statistički značajna interakcija spola procjenjivača i spola izvođača (slika 3), pri čemu iako i muški i ženski procjenjivači smatraju da su muške perceptivno motoričke vještine bolje od ženskih, muški procjenjivači smatraju ženske perceptivno motoričke vještine statistički značajno lošijima ($t=9.97$, $p<0.01$) nego što ih smatraju ženski procjenjivači.

Tablica 5

Završna tablica MANOVA-e na rezultatima svih sudionika za muške i ženske perceptualno motoričke vještine (N=444)

Izvori varijabiliteta	F	P
Glavni efekt		
Spol izvođača	249,697	0.001
Spol procjenjivača	55,193	0.001
Interakcija		
Spol procjenjivača x Spol izvođača	50,251	0.001



Slika 3. Procjena muških i ženskih perceptivno motoričkih vještina prema spolu procjenjivača

Procjena muške i ženske sigurnosti u vožnji

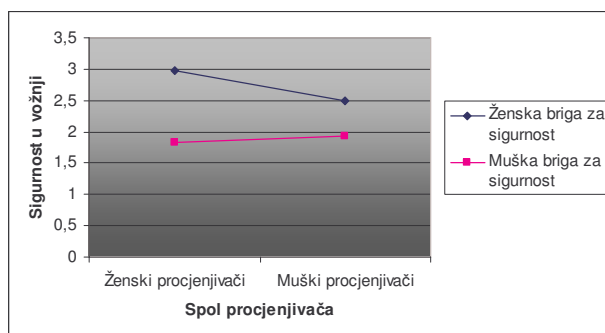
Postoji statistički značajna razlika u procjeni *muške i ženske sigurnosti u vožnji* (tablica 6), te se ženska sigurnost u vožnji procjenjuju boljom od muške sigurnosti u vožnji (tablica 3).

Muškarci i žene različito procjenjuju mušku i žensku sigurnost u vožnji te postoji statistički značajna interakcija spola procjenjivača i spola izvođača (slika 4), pri čemu iako i muški i ženski procjenjivači smatraju da su žene bolje u sigurnosti u vožnji od muških, te podjednako procjenjuju mušku sigurnost u vožnji, muški procjenjivači smatraju žensku sigurnost u vožnji statistički značajno lošijom ($t=7.77$, $p<0.01$) nego što to smatraju ženski procjenjivači.

Tablica 6

Završna tablica MANOVA-e na rezultatima svih sudionika za muške i ženske vještine sigurnosti u vožnji (N=444)

Izvori varijabiliteta	F	P
Glavni efekt		
Spol izvođača	357,644	0.001
Spol procjenjivača	15,864	0.001
Interakcija		
Spol procjenjivača x Spol izvođača	41,806	0.001



Slika 4. Procjena muških i ženskih vještina sigurnosti u vožnji prema spolu procjenjivača

Atribucije uzroka opisanih događaja na Weinerovim dimenzijama

Kako bi ispitali na koji način muškarci i žene pripisuju muški i ženski uspjeh i neuspjeh prema tri Weinerove dimenzije (mjesto uzročnosti, stabilnost, podložnost kontroli) provedene su tri složene analize varijance za zavisne uzorke (tablica 7).

Muški i ženski uspjeh i neuspjeh prema mjestu uzročnosti

Složena analiza varijance (tablica 7) je pokazala da se uzrok uspjeha i neuspjeha muškaraca i žena prema mjestu uzročnosti pripisuje internalno, odnosno da je vezan uz karakteristike vozača, bez obzira o kojem se akteru i ishodu radi. Aritmetičke sredine su prikazane u tablici 8.

Jedina značajna interakcija se pokazala između spola aktera, spola procjenjivača i ishoda. Ženski procjenjivači (slika 5a) ženski uspjeh pripisuju manje internalnim faktorima nego ženski neuspjeh, dok muški uspjeh i neuspjeh pripisuju podjednako internalnim faktorima. Ženski uspjeh pripisuju manje internalno nego muški uspjeh dok ženski neuspjeh pripisuju više internalno nego muški neuspjeh.

Tablica 7

Završna tablica MANOVA-e na rezultatima svih sudionika za muški i ženski uspjeh i neuspjeh na dimenzijama mjesto uzročnosti, stabilnost i podložnost kontroli

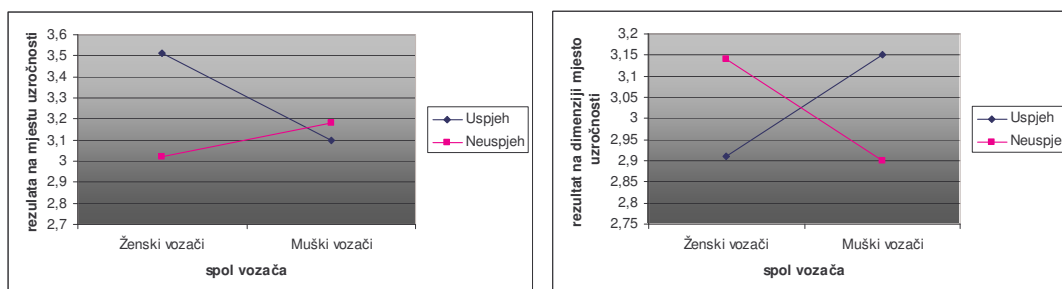
	Izvori varijabiliteta		F	P	N
MJESTO UZROČNOSTI	Glavni efekt	Spol aktera	0,57	0,448	421
		Ishod situacije	0,87	0,351	
		Spol procjenjivača	3,35	0,068	
	Interakcija	Spol aktera x Spol procjenjivača	0,53	0,465	
		Ishod situacije x Spol procjenjivača	0,693	0,406	
		Spol aktera x Ishod situacije	0,04	0,824	
		Spol aktera x Ishod situacije x Spol procjenjivača	8,80	0,003	
STABILNOST	Glavni efekt	Spol aktera	0,11	0,741	419
		Ishod situacije	2,04	0,153	
		Spol procjenjivača	22,42	0,001	
	Interakcija	Spol aktera x Spol procjenjivača	6,78	0,011	
		Ishod situacije x Spol procjenjivača	0,01	0,921	
		Spol aktera x Ishod situacije	0,27	0,601	
		Spol aktera x Ishod situacije x Spol procjenjivača	0,09	0,762	
PODLOŽNOST KONTROLI	Glavni efekt	Spol aktera	0,47	0,491	417
		Ishod situacije	0,20	0,649	
		Spol procjenjivača	1,17	0,281	
	Interakcija	Spol aktera x Spol procjenjivača	0,02	0,873	
		Ishod situacije x Spol procjenjivača	0,01	0,911	
		Spol aktera x Ishod situacije	0,01	0,891	
		Spol aktera x Ishod situacije x Spol procjenjivača	1,55	0,213	

Tablica 8

Aritmetičke sredine procjene muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha na dimenziji mjesto uzročnosti (1-potpuno vezano uz karakteristike vozača, 7-potpuno vezano uz vanjske okolnosti)

		Ženski vozači		Muški vozači		N
		M	SD	M	SD	
Ženski procjenjivači	Uspjeh	3,51	2,015	3,10	1,954	210
	Neuspjeh	3,02	2,008	3,18	2,020	
Muški procjenjivači	Uspjeh	2,91	1,907	3,15	2,041	213
	Neuspjeh	3,14	1,988	2,90	2,051	

Muškarci (slika 5b) muški uspjeh pripisuju manje internalnim faktorima nego muški neuspjeh, dok ženski uspjeh pripisuju više internalnim faktorima nego ženski neuspjeh. Oni ženski uspjeh pripisuju internalnije nego muški uspjeh, dok ženski neuspjeh pripisuju manje internalnim faktorima nego muški neuspjeh.



a)

b)

Slika 5. Procjene muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha na dimenziji mjesto uzročnosti

a) ženski procjenjivači

b) muški procjenjivači

Muški i ženski uspjeh i neuspjeh prema dimenziji stabilnost

Tablica 9

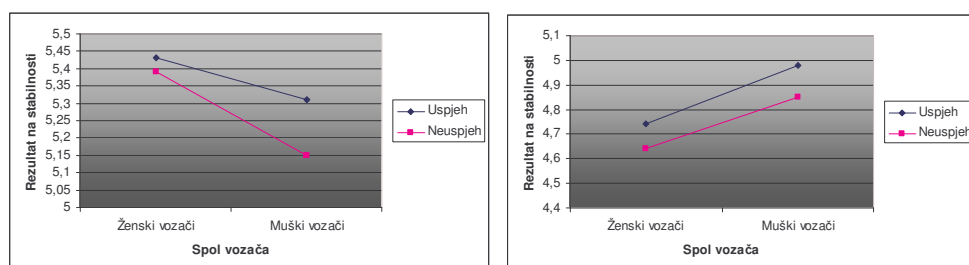
Aritmetičke sredine procjene muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha na dimenziji stabilnost (1- nije podložno promjeni, 7- podložno je promjeni)

		Ženski vozači		Muški vozači		N
		M	SD	M	SD	
Ženski procjenjivači	Uspjeh	5,43	1,549	5,31	1,702	209
	Neuspjeh	5,39	1,678	5,15	1,727	
Muški procjenjivači	Uspjeh	4,74	1,889	4,98	1,790	212
	Neuspjeh	4,64	1,841	4,85	1,859	

Složena analiza varijance za zavisne uzorke (tablica 7) je pokazala da se uzrok uspjeha i neuspjeha muškaraca i žena pripisuje nestabilnim faktorima, odnosno da je podložan promjeni. Aritmetičke sredine su prikazane u tablici 9. Razlike u procjeni muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha nisu se pokazale statistički značajne. Značajan se pokazao glavni efekt spola procjenjivača i interakcija spola aktera i spola procjenjivača.

Ženski procjenjivači procjenjuju uzroke muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha promjenjivijim od muških procjenjivača (tablica 9).

Ženski procjenjivači uzrok ishoda ženskih vozača smatraju promjenjivijim od uzroka ishoda muških vozača (slika 6a), dok muški procjenjivači (slika 6b) smatraju da su uzroci ishoda ženskih vozača manje podložni promjeni nego uzroci ishoda muških vozača.



a)
b)
Slika 6. Procjene muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha na dimenziji stabilnost
a) ženski procjenjivači
b) muški procjenjivači

Muški i ženski uspjeh i neuspjeh prema dimenziji podložnost kontroli

Tablica 10

Aritmetičke sredine procjene muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha na dimenziji podložnost kontroli (1- mogla je utjecati svojom voljom, 7 – ne može utjecati svojom voljom)

		Ženski vozači		Muški vozači		N
		M	SD	M	SD	
Ženski procjenjivači	Uspjeh	2,69	1,906	2,65	1,882	208
	Neuspjeh	2,62	1,840	2,81	2,005	
Muški procjenjivači	Uspjeh	2,69	1,896	2,83	2,034	211
	Neuspjeh	2,85	1,940	2,81	1,982	

Složena analiza varijance (tablica 7) je pokazala da se uzrok uspjeha i neuspjeha muškaraca i žena pripisuje kontrolabilnim uzrocima, odnosno da su vozači na ishod situacije mogli utjecati svojom voljom bez obzira o kojem se akteru i ishodu radi. Aritmetičke sredine su prikazane u tablici 10. Glavni efekt spola i interakcije se nisu pokazali značajni (tablica 7).

Uzroci kojima se pripisuje muški i ženski uspjeh i neuspjeh

Kako bi saznali postoji li razlika između muškaraca i žena u pripisivanju muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha u vožnji različitim uzrocima provedene su četiri složene analize varijance (tablica 11). Osvrnut ćemo se na svaki uzrok pojedinačno.

Tablica 11

Završna tablica MANOVA-e na rezultatima svih sudionika za muški i ženski uspjeh i neuspjeh za uzroke sposobnost, zalaganje, sreća i težina zadatka

	Izvori varijabiliteta		F	P	N
VOZAČKA SPOSOBNOST	Glavni efekt	Spol aktera	3,02	0,083	420
		Ishod situacije	112,36	0,001	
		Spol procjenjivača	0,01	0,996	
	Interakcija	Spol aktera x Spol procjenjivača	0,51	0,481	
		Ishod situacije x Spol procjenjivača	2,22	0,136	
		Spol aktera x Ishod situacije	10,87	0,001	
		Spol aktera x Ishod situacije x Spol procjenjivača	0,22	0,636	
ZALAGANJE	Glavni efekt	Spol aktera	0,39	0,533	421
		Ishod situacije	2,06	0,151	
		Spol procjenjivača	0,01	0,996	
	Interakcija	Spol aktera x Spol procjenjivača	0,03	0,857	
		Ishod situacije x Spol procjenjivača	0,11	0,733	
		Spol aktera x Ishod situacije	0,03	0,847	
		Spol aktera x Ishod situacije x Spol procjenjivača	1,05	0,304	
SREĆA	Glavni efekt	Spol aktera	0,25	0,616	421
		Ishod situacije	142,42	0,001	
		Spol procjenjivača	4,49	0,035	
	Interakcija	Spol aktera x Spol procjenjivača	0,82	0,364	
		Ishod situacije x Spol procjenjivača	0,14	0,701	
		Spol aktera x Ishod situacije	0,03	0,857	
		Spol aktera x Ishod situacije x Spol procjenjivača	0,14	0,705	
TEŽINA ZADATKA	Glavni efekt	Spol aktera	0,08	0,770	420
		Ishod situacije	6,11	0,014	
		Spol procjenjivača	2,36	0,125	
	Interakcija	Spol aktera x Spol procjenjivača	0,21	0,655	
		Ishod situacije x Spol procjenjivača	3,20	0,074	
		Spol aktera x Ishod situacije	0,01	0,907	
		Spol aktera x Ishod situacije x Spol procjenjivača	1,01	0,316	

Muški i ženski uspjeh i neuspjeh prema uzroku vozačka sposobnost

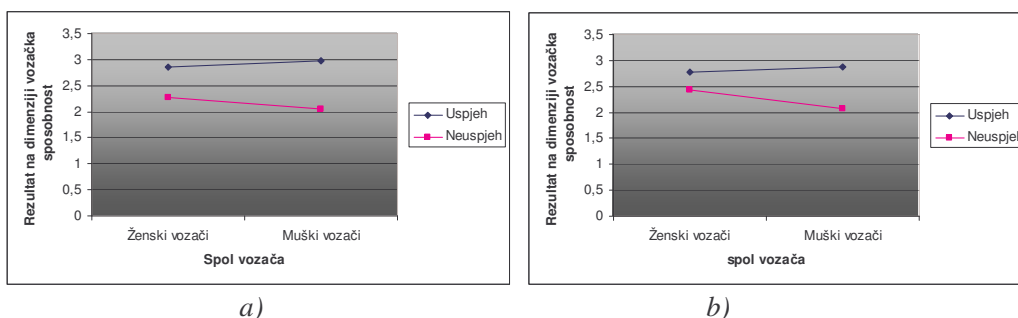
Tablica 12

Aritmetičke sredine procjene muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha za uzrok vozačka sposobnost

		Ženski vozači		Muški vozači		N
		M	SD	M	SD	
Ženski procjenjivači	Uspjeh	2,86	1,332	2,97	1,260	210
	Neuspjeh	2,27	1,282	2,05	1,342	
Muški procjenjivači	Uspjeh	2,78	1,240	2,87	1,197	212
	Neuspjeh	2,43	1,247	2,08	1,316	

Složenom analizom varijance (tablica 11) se prilikom procjene muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha vozačkoj sposobnosti pokazalo da se muškim i ženskim vozačima podjednako pripisuje vozačka sposobnost kao uzrok. Pokazalo se da se s obzirom na ishod situacije muški i ženski uspjeh više pripisuje vozačkoj sposobnosti nego što se neuspjeh pripisuje nedostatku vozačke sposobnosti. Također je značajna interakcija između spola aktera i ishoda situacije.

Muškarci i žene među kojima nema razlike, muški uspjeh pripisuju više vozačkoj sposobnosti nego ženski uspjeh (slika 7). Također muški neuspjeh pripisuju manje nedostatku sposobnosti nego ženski neuspjeh.



Slika 7. Spol aktera i ishod situacije na uzroku vozačka sposobnost
a) ženski procjenjivači
b) muški procjenjivači

Muški i ženski uspjeh i neuspjeh prema uzroku zalaganje

Složena analiza varijance za uzrok zalaganje (tablica 11) je pokazala da muškarci i žene podjednako pripisuju muški i ženski uspjeh izrazitom trudu, dok muški i ženski neuspjeh

pripisuju nedovoljnom trudu (tablica 13). Nijedna razlika nije se pokazala statistički značajna.

Tablica 13
Aritmetičke sredine procjene muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha na uzroku zalaganje

		Ženski vozači		Muški vozači		N
		M	SD	M	SD	
Ženski procjenjivači	Uspjeh	2,46	1,428	2,43	1,427	211
	Neuspjeh	2,29	1,344	2,41	1,412	
Muški procjenjivači	Uspjeh	2,39	1,270	2,47	1,237	212
	Neuspjeh	2,38	1,295	2,35	1,350	

Muški i ženski uspjeh i neuspjeh prema uzroku sreća

Tablica 14
Aritmetičke sredine procjene muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha na uzroku sreća

		Ženski vozači		Muški vozači		N
		M	SD	M	SD	
Ženski procjenjivači	Uspjeh	2,71	1,386	2,72	1,367	210
	Neuspjeh	1,97	1,432	1,91	1,433	
Muški procjenjivači	Uspjeh	2,53	1,343	2,60	1,354	212
	Neuspjeh	1,69	1,393	1,78	1,438	

Složena analiza varijance za uzrok sreća (tablica 11) je pokazala da se muške i ženske vozače procjenjuje podjednako, ali postoji statistički značajna razlika u spolu procjenjivača, pri čemu ženski procjenjivači više pripisuju ishod (bilo da se radi o uspjehu ili neuspjehu) situacije dobroj ili lošoj sreći nego muški procjenjivači.

Postoji statistički značajna razlika u procjeni uspjeha i neuspjeha tako da se uspjeh više pripisuje dobroj sreći nego neuspjeh nedostatku sreće.

Muški i ženski uspjeh i neuspjeh prema uzroku težina zadatka

Za uzrok težina zadatka složena analiza varijance (tablica 11) je pokazala da muškarci i žene muškarcima i ženama podjednako pripisuju težinu zadatka kao uzrok. Težina zadatka općenito ima male procjene te se ne smatra uzrokom različitih ishoda muških i ženskih vozača (tablica 15).

Tablica 15

Aritmetičke sredine procjene muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha na uzroku težina zadatka

		Ženski vozači		Muški vozači		N
		M	SD	M	SD	
Ženski procjenjivači	Uspjeh	1,33	1,295	1,43	1,312	210
	Neuspjeh	1,62	1,406	1,61	1,390	
Muški procjenjivači	Uspjeh	1,39	1,177	1,33	1,133	212
	Neuspjeh	1,38	1,276	1,42	1,330	

Pokazalo se da postoje različite procjene za uspjeh i neuspjeh, i to tako da se ženski neuspjeh puno više pripisuje težini zadatka nego ženski uspjeh te muški uspjeh i neuspjeh (tablica 15).

RASPRAVA

Unatoč pretpostavkama i implicitnim mišljenjima da su žene loši vozači, ovim istraživanjem smo dobili suprotne rezultate. Naime pokazalo se da se ženske vozačke vještine procjenjuju boljima nego muške vozačke vještine ($F(1,444)=12,50$, $p<0.01$). S obzirom da se muškarci smatraju bolji u perceptivno motoričkim vještinama ($F(1,444)=249,69$, $p<0.01$), a žene bolje u sigurnosti ($F(1,444)=357,64$, $p<0.01$) pokazalo se da uvjerenja o tome tko su bolji vozači ovise o tome za koga se percipira da je sigurniji vozač. Taj rezultat se razlikuje od nalaza koje su dobili Ozkan i Lajuen (2006) u kojem se vješta vožnja automobila izjednačava s perceptivno motoričkim vještinama u vožnji, te se zbog toga smatra da su muškarci bolji vozači.

Značajne su se pokazale i spolne razlike u procjeni vozačkih vještina, ali nisu sukladne s očekivanjima. Pokazalo se da stereotip koji postoji u društvu utječe samo na muške procjenjivače, odnosno oni smatraju da su muškarci bolji vozači od žena, dok su žene motivirane najvjerojatnije održavanjem pozitivnog socijalnog identiteta i one misle da su žene bolji vozači od muškaraca. Pokazalo se da muškarci i žene jednako procjenjuju muške vozačke vještine, dok se kod ženskih vozačkih vještina nailazi na spolnu razliku u kojoj muškarci procjenjuju lošije ženske vozačke vještine od žena. Vjerojatno su žene motivirane da ignoriraju spolni stereotip te koriste svoja vjerovanja kako bi održali pozitivniji socijalni identitet.

Kod procjene perceptivno motoričkih vještina potvrdila se pretpostavka da se procjenjuje da muškarci imaju bolje perceptivno motoričke vještine, te se pokazalo da oba spola procjenjuju muškarce boljima u njima, ali muškarci smatraju da su žene lošijim u perceptivno motoričkim vještinama nego što to smatraju žene.

Kod procjene sigurnosti u vožnji također se potvrdila pretpostavka da se žene smatraju bolje u njima, ali dok muškarci i žene podjednako procjenjuju mušku sigurnost u vožnji, kod ženskih vozača se pokazala razlika te muškarci smatraju žensku sigurnost u vožnji lošijom nego što je smatraju žene.

Pokazalo se da i u sigurnosti u vožnji i u perceptivno motoričkim vještinama sudionici rade manju razliku među rezultatima vanjske grupe i svoje grupe kada je vanjska grupa bolja u toj vještini. Žene iako smatraju muškarce boljima u perceptivno motoričkoj izvedbi, daju sličnije procjene ženske i muške perceptivno motoričke izvedbe nego što to rade muškarci. S druge strane muškarci, iako smatraju žene boljima u vještinama sigurnosti u vožnji daju sličnije procjene muške i ženske sigurnosti u vožnji nego što to rade žene.

Ovi nalazi se poklapaju s nalazima Laujena i Summale (1995) kojima se perceptivno motoričke vještine smatraju maskuline i karakteristične za muškarce, dok se vještine sigurnosti u vožnji smatraju femininim i karakterističnim za žene. Schneider (2004) navodi da muškarci svih dobi imaju jače izražene spolne stereotipe, svaki spol sebe procjenjuje pozitivnije nego drugi spol, a žene imaju egalitarnije spolne stavove (Jugović, 2004) nego muškarci. Ovo istraživanje potvrđuje te nalaze. S druge strane pokazalo se da su žene imaju pozitivnije mišljenje o svojim sposobnostima nego muškarci što je u suprotnosti s dosadašnjim nalazima (McKenna i suradnici, 1990 i Arkoff 1993, prema James, 1997).

Istraživanje je pokazalo da se muški i ženski uspjeh i neuspjeh pripisuje internalnim nestabilnim faktorima koji su podložni kontroli. Ipak pronađene su neke razlike.

Muškarci i žene različito pripisuju muški i ženski uspjeh i neuspjeh na *dimenziji mjesta uzročnosti* ($F(1,421)=8.80, p<0.01$). Pettigrewova očekivanja se nisu potvrdila. Žene ne favoriziraju svoj spol kao što se očekuje prema Pettigrewovoj teoriji, već one procjenjuju žene kao lošije vozače kojima pripisuju manje internalnih atribucija za uspjeh, a više internalnih atribucija za neuspjeh, dok muškarcima podjednako internalno pripisuju

uspjeh i neuspjeh. Žene muškarcima pripisuju internalnije atribucije za uspjeh (nego ženama) te manje internalne atribucije za neuspjeh (nego ženama). Prema tome potvrdio se nalaz prethodnih istraživanja prema kojim žene manje očekuju uspjeh drugih žena (Ross i Fletcher, 1985; Swim i Sanna, 1996, Hewstone, 1998).

Za razliku od prethodnih istraživanja (Ross i Fletcher, 1985; Swim i Sanna, 1996, Hewstone, 1998), pokazalo se da muškarci različito od žena objašnjavaju muški i ženski uspjeh i neuspjeh na mjestu uzročnosti. Oni muške vozače smatraju lošijima i daju manje internalne atribucije za muški uspjeh, a daju internalnije atribucije za muški neuspjeh. Ženski uspjeh pripisuju internalnije, a ženski neuspjeh manje internalno. Oni ženskim vozačima uspjeh pripisuju internalnije (nego muškim vozačima), a neuspjeh ženskim vozačima pripisuju manje internalno (nego muškim vozačima). Prema Pettigrewskoj teoriji i ranijim istraživanjima (Ross i Fletcher, 1985; Swim i Sanna, 1996, Hewstone, 1998) očekuju se upravo suprotni rezultati što navodi na to da su muškarci za dimenziju mjesto uzročnosti pokazali da smatraju žene boljim vozačima.

Muškarci i žene na dimenziji *stabilnosti* procjenjuju različito ($F(1,419)=22,42, p<0.01$). Žene procjenjuju općenito uzroke ponašanja nestabilnijim nego muškarci. Weiner (1985) navodi da će se s većom sigurnošću očekivati ponavljanje ishoda pripisanog stabilnim uzrocima, nego ishoda pripisanih nestabilnim uzrocima što je potvrđeno i u drugim istraživanjima (Feather i Simon, 1971; Miller i Ross, 1975, prema Ross i Fletcher, 1985). Dakle muškarci više očekuju u budućnosti ovakve ishode nego žene.

Pokazalo se da muškarci i žene različito procjenjuju muško i žensko vozačko ponašanje ($F(1,419)=6,78, p<0.01$), te da žene smatraju da će se u budućnosti vjerojatnije ponoviti muški uspjeh i neuspjeh na ovaj način nego ženski uspjeh i neuspjeh, dok muškarci smatraju da će se vjerojatnije ovakvi ishodi ženskih vozača ponoviti u budućnosti nego ovakvi ishodi muških vozača. To ukazuje da ponašanje vanjske grupe vidimo kao homogenije i stabilnije dok svoju grupu vidimo kao heterogeniju. Iako svaki spol pripisuje vanjskoj grupi stabilnije ponašanje, nema razlika s obzirom na ishod, stoga se nije potvrdila ni Pettigrewska pretpostavka zbog toga što se krajnja atribucijska pogreška gleda s obzirom na ishod i spol vozača, a ne isključivo s obzirom na spol vozača.

Na dimenziji *podložnost kontroli* nisu se pokazale nikakve značajne razlike te se svi uzroci ishoda pripisuju faktorima koji su podložni akterovoj kontroli.

Muškarci i žene podjednako procjenjuju da se muški uspjeh više pripisuje vozačkoj sposobnosti nego ženski uspjeh, te da se ženski neuspjeh više pripisuje nedostatku sposobnosti nego muški neuspjeh. Ovaj nalaz odbacuje Pettigrewove pretpostavke da svaki spol favorizira svoju grupu i potvrđuje nalaze prethodnih istraživanja spolnih razlika u kojima se muški uspjeh više pripisuje vozačkoj sposobnosti, a ženski neuspjeh nedostatku sposobnosti. Ovakav nalaz ukazuje na postojanje stereotipa da su žene lošiji vozači, iako su efekti mali. To se razlikuje od rezultata kojeg smo dobili u prvom dijelu istraživanja da se žene procjenjuju boljim vozačima. To nam ukazuje da postoji razlika u procjenjivanju kada sudionici procjenjuju opće ponašanje muškarca i žene i kada procjenjuju konkretnu situaciju.

Muškarci i žene različito pripisuju uzroke muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha sreći ($F(1,421)=4.49, p<0.01$), te se pokazalo da žene puno više pripisuju uzroke ishoda muških i ženskih vozača sreći nego muškarci, što se slaže s nalazom da žene pripisuju uzroke ishoda vozača faktorima koji su više podložni promjeni nego muškarci.

Na uzroku *zalaganje* nisu pronađene nikakve razlike što može biti zbog toga što su različiti procjenjivači trud vidjeli na različite načine. Zalaganje može biti viđeno kao nestabilni uzrok (nedovoljno se potrudio u toj situaciji) ili kao stabilna karakteristika (općenito ulaže manje truda u vožnju).

Efekti koje smo pronašli su mali što se moglo i očekivati prema metaanalizi Swim i Sanne (1996). Stoga suprotno popularnom vjerovanju, izvođačev spol ima mali utjecaj na atribucije koje su date za njegovu ili njezinu izvedbu. Ti mali efekti pokazuju da procjenjivanje atribucija neće više otkriti pristranosti prema muškarcima nego kada se direktno pita sudionike o njihovom stavu. Slične atribucije za žensku i mušku izvedbu mogu i biti posljedica zahtjeva zavisne varijable od sudionika da formiraju atribuciju za muškarca i za ženu. Razlike među procjenjivačima se mogu pokazati zbog tendencije da spontano formiramo atribuciju za neočekivane događaje, kao što je ženski uspjeh na maskulinom zadatku, radije nego da dajemo različite atribucije. Slično se dobiva kada se formiraju atribucije za jedan spol, a ne za drugi.

Moguće je također da se zbog podražajnih materijala nije pokazala krajnja atribucijska pogreška. Istraživanje je provedeno na jednostavnom tiskanom materijalu u kojem se

opisuje ponašanje, a Pettigrew (1979) naglašava da bi krajnju atribucijsku pogrešku trebalo provjeriti u osobnoj interakciji aktera i promatrača.

Na ishod istraživanja je mogao utjecati i uzorak. Sudionici su visoko obrazovani i samim time su manje podložni stereotipima (Schneider, 2004).

ZAKLJUČAK

Cilj ovog istraživanja je bio provjeriti postoje li spolne razlike u uvjerenjima o muškim i ženskim vozačkim vještinama, bilo da se radi o perceptivno motoričkim vještinama ili vještinama sigurnosti u vožnji te ispitati spolne razlike u atribuiranju muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha u vožnji.

Suprotno očekivanjima, pokazalo se da muški i ženski procjenjivači procjenjuju ženske vozačke vještine boljima od muških vozačkih vještina, te da ženski vozači smatraju žene boljima u vozačkim vještinama, dok muški vozači smatraju muškarce boljima u vozačkim vještinama. Sukladno s očekivanjima se pokazalo da oba spola procjenjuju muškarce boljima perceptivno motoričkim vještinama, ali muškarci smatraju da su žene lošije u perceptivno motoričkim vještinama, nego što to smatraju žene. Također sukladno s očekivanjima se pokazalo da se žene smatraju bolje u sigurnosti u vožnji, te da muškarci i žene podjednako procjenjuju muške vještine sigurnosti u vožnji, a ženske vještine sigurnosti u vožnji muškarci smatraju lošijima nego što ih smatraju žene. Pokazalo se, dakle, da svaki spol sam sebe smatra boljim u onoj vještini u kojoj je lošiji nego što ga smatra suprotni spol.

Pri atribuiranju muškog i ženskog uspjeha i neuspjeha nije se potvrdila ni Pettigrewova hipoteza ni hipoteza istraživanja spolnih razlika. Efekti koji su dobiveni su mali i značajni tek na pojedinim dimenzijama pa ih ne možemo interpretirati kao cjelinu. Uzrok tome može biti specifični uzorak (visokoobrazovani vozači) ili podražajni materijali (priče, skale, jasnoća zadatka) te kako bi se dobio precizniji odgovor na ovaj problem potrebna su daljnja istraživanja.

LITERATURA:

- Beall, A.E. i Sternberg, R.J. (1993). *The psychology of gender*. The Guilford press, New York.
- Betancourt, H. (1990). An attributional approach to intergroup and international conflict. U: S. Graham i V.S. Folkes (Ur.) *Attribution theory: Applications to Achievement, Mental Health and Interpersonal Conflict*. Lawrence Erlbaum Associates, Hillsdale, New Jersey.
- Deaux, K. & Lewis, L.L. (1984). Structure of Gender Stereotypes: Interrelationships Among Components and Gender Label. *Journal of Personality and Social Psychology* 46(5), 991-1004.
- Devine, P.G. (1989). Stereotypes and Prejudice: Their Automatic and Controlled Components. *Journal of Personality and Social Psychology*, 56(1), 5-18.
- Graham, S. i. Folkes, V.S (1990) *Attribution theory: Applications to Achievement, Mental Health and Interpersonal Conflict*. Lawrence Erlbaum Associates, Hillsdale, New Jersey.
- Geis, F. L. (1993). *Self-Fulfilling Prophecies: A Social Psychological View of Gender* U: A.E. Beall, i R. J Sternberg, *The Psychology of Gender*. The Guilford Press. New York.
- Hajnić, H. (2002). *Percepcija problema i sustav vrijednosti i atribucije uspjeha adolescenata s područja različito zahvaćenih ratom*. Diplomski rad, Filozofski fakultet, Zagreb
- Hamilton, D.L. (1979). A cognitive-attributional analysis of stereotyping. U: L. Berkowitz (Ur.) *Advances in Experimental Social Psychology*, vol12, Academic press, New York
- Hamilton, D.L. i Sherman, J.W. (1994) Stereotypes. Wyer, R.S. i Srull, T.K. *Handbook of Social Cognition* 2. Hillsdale New Jersey
- Hamilton, D.L. i Sherman, J. W. (1994) Stereotypes. U: T. K. Srull i R.S. Wyer (Ur.) *Handbook of Social Cognition*. Lawrence Erlbaum Associates, Hillsdale, New Jersey
- Hewstone, M. (1998). *Causal Attribution: From Cognitive Processes to Collective Beliefs*. Basil Blackwell, Oxford.
- Hewstone, M. (1990). The «ultimate attribution error»? A review of literature on intergroup causal attribution. *European Journal of Social Psychology*, 20: 311-335.

- Hilton, J.L. i Von Hippel W. (1996). Stereotypes. *Annual Review of Psychology*, 47, 237-271
- James, L. (1997) *The Stereotypes of Women Drivers: From Male-Conducted Research And An Analysis of the Stereotype*. University of Hawaii
<http://www.soc.hawaii.edu/leonj/499f97/suzuki/dra/file4.html>
- Jugović, I. (2004). *Zadovoljstvo rodnim ulogama*. Diplomski rad, Filozofski fakultet, Zagreb.
- Kamenov, Ž. (1998) *Socijalna (ne)prikladnost prosudbe o uzrocima ponašanja temeljene na grupnoj pripadnosti*. Disertacija, Filozofski fakultet, Zagreb.
- Lajunen, T., Carry, A., Summala.H., Hartley, L., (1997) Cross-cultural differences in drivers' selfassessments of their perceptual-motor and safety skills: *Personal individual differences*. 24(4): 539-550
- Lajunen, T. i Özkan, T. (2006) What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers ' driving behaviour and self-assessment of skills. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9, 4, 269-277
- Lajunen, T., Özkan T. i Sumera, N. (2006) Asymmetric relationship between driving and safety skills. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 703–711
- Lajunen, T. i Summala, H. (1995). Driver experience, personality, and skill and safety motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19, 307–318.
- Ministarstvo unutarnjih poslova (2006) *Bilten o sigurnosti cestovnog prometa*. Zagreb
<http://www.mup.hr/10.aspx>
- Moskowitz, G. B. (2005). *Social Cognition*. The Guilford Press. New York.
- Pavlin-Bernardić, N. (2003) *Ispitivanje utjecaja informacije o spolnoj orijentaciji aktera na objašnjavanje uspjeha/neuspjeha ovisno o vrsti zadatka*. Diplomski rad, Filozofski fakultet, Zagreb.
- Pennington, D.C. (1997). *Osnove socijalne psihologije*. Naklada Slap, Jastrebarsko.
- Pettigrew, T. F. (1979). The ultimate attribution error: Extending Allport's cognitive analysis of prejudice. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 5: 461-476

- Petravić, D. (2007) *Zanimljivosti: Muškarci su bolji vozači, Anketa provedena na podjednakom broju muškaraca i žena*
<http://www.instruktor-voznje.netfirms.com/zanimljivosti.htm>
- Petz, B. (1992). *Psihologijski rječnik*. Prosvjeta, Zagreb
- Ross, M. & Fletcher, G.J.O. (1985). Attribution and Social Perception. Lindsey, V.G. & Aronson, E. (Ed.). *Handbook of Social Psychology* 2. Random House, New York.
- Schneider, D. J. (2004) *The psychology of Stereotyping*. The Guilford Press. New York.
- Stephan, W.G. (1985). Intergroup relations. Lindsey, V.G. & Aronson, E. (Ed.). *Handbook of Social Psychology* 2. Random House, New York.
- Swim, J.K. & Sanna, L.J. (1996). He's Skilled, She's Lucky: A Meta-Analysis of Observer's Attributions for Women's and Men's Successes and Failures. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 22(5), 507-519.
- Weiner, B. (1985). An Attributional Theory of Achievement, Motivation and Emotion. *Psychological Review*, 92(4), 548-573.
- Weinre, B. (1985). *An attribution Theory of Motivation and Emotion*. Springer Verlag, New York.
- Weiner, B., Russell, D. & Lerman, D. (1979). The Cognition-Emotion Process in Achievement-Related Contexts. *Journal of Personality and Social Psychology*, 37(7), 1211-1220.
- Zuber, N., *Divljanje na cesti i agresivna vožnja!*
 (<http://www.sigurno-voziti.net/ponasanje/ponasanje03.htm>)

PRILOG 1

Skala vozačkih vještina

	Uopće nije karakteristično					Jako karakteristično				
	0	1	2	3	4					
Spretna vožnja/Lakoća vožnje	0	1	2	3	4					
Izvedba u kritičnoj situaciji	0	1	2	3	4					
Uočavanje opasnosti u vožnji	0	1	2	3	4					
Snalaženje u vožnji po nepoznatom gradu	0	1	2	3	4					
Obraćanje pažnje na pješake i bicikliste	0	1	2	3	4					
Sigurna vožnja po mokroj cesti	0	1	2	3	4					
Poštivanje prometnih znakova	0	1	2	3	4					
Upravljanje vozilom koje klizi	0	1	2	3	4					
Predviđanje situacija u prometu unaprijed	0	1	2	3	4					
Oprezna vožnja	0	1	2	3	4					
Znanje kako se treba ponašati u određenim situacijama u prometu	0	1	2	3	4					
Spretno mijenjanje voznih traka u gustom prometu	0	1	2	3	4					
Brzo reagiranje	0	1	2	3	4					
Donošenje odluka	0	1	2	3	4					
Obraćanje pozornosti na ostale sudionike u prometu	0	1	2	3	4					
Brza vožnja, ukoliko je potrebno	0	1	2	3	4					
Vožnja u noćnim uvjetima	0	1	2	3	4					
Kontrola nad vozilom	0	1	2	3	4					
Izbjegavanje natjecanja u prometu	0	1	2	3	4					
Održavanje dovoljnog razmaka među vozilima	0	1	2	3	4					
Podešavanje brzine uvjetima vožnje	0	1	2	3	4					
Pretjecanje	0	1	2	3	4					
Čišćenje prozora na vozilu u zimskim jutrima	0	1	2	3	4					
Odricanje prednosti prolaska kada je to potrebno	0	1	2	3	4					
Pridržavanje ograničenja brzine	0	1	2	3	4					
Izbjegavanje nepotrebnih rizika	0	1	2	3	4					
Smireno toleriranje pogrešaka drugih vozača	0	1	2	3	4					
Strogo poštivanje svjetla na semaforu	0	1	2	3	4					
Parkiranje isključivo na dopuštenim mjestima	0	1	2	3	4					

PRILOG 2.

Faktorska zasićenja na skalama vozačkih vještina kod procjena muških vozačkih vještina i ženskih vozačkih vještina uz faktore dobivene u istraživanju Laujen i Sumala (1995)

Vrsta vozačke vještine	Vozačke vještine	Procjena vozačkih vještina žena		Procjena vozačkih vještina muškaraca	
		F1	F2	F1	F2
Perceptivno motoričke vještine	1. Spretna vožnja/Lakoća vožnje	,700		,645	
	2. Izvedba u kritičnoj situaciji	,811		,762	
	3. Uočavanje opasnosti u vožnji	,422	,519*	,601	
	4. Snalaženje u vožnji po nepoznatom gradu	,736		,662	
	5. Obraćanje pažnje na pješake i bicikliste	,339	,647*	,416	,591*
	6. Sigurna vožnja po mokroj cesti	,571		,568	,402
	8. Upravljanje vozilom koje klizi	,722		,560	
	9. Predviđanje situacija u prometu unaprijed	,754		,669	
	11. Znanje kako se treba ponašati u određenim situacijama u prometu	,435	,500*	,520	,334
	12. Spretno mijenjanje voznih traka u gustom prometu	,774		,746	
	13. Brzo reagiranje	,723		,824	
	14. Donošenje odluka	,768		,774	
	16. Brza vožnja, ukoliko je potrebno	,645		,710	
	17. Vožnja u noćnim uvjetima	,643		,696	
	18. Kontrola nad vozilom	,594		,516	
	22. Pretjecanje	,664		,546	
Briga za sigurnost	7. Poštivanje prometnih znakova		,710		,658
	10. Oprezna vožnja		,787		,725
	15. Obraćanje pozornosti na ostale sudionike u prometu	,368	,601		,537
	19. Izbjegavanje natjecanja u prometu		,528		,718
	20. Održavanje dovoljnog razmaka među vozilima		,657		,743
	21. Podešavanje brzine uvjetima vožnje		,717		,625
	23. Čišćenje prozora na vozilu u zimskim jutrima		,480		,423
	24. Odricanje prednosti prolaska kada je to potrebno		,416		,586
	25. Pridržavanje ograničenja brzine		,680		,755
	26. Izbjegavanje nepotrebnih rizika		,767		,650
	27. Smireno toleriranje pogrešaka drugih vozača		,467		,753
	28. Strogo poštivanje svjetla na semaforu		,690		,623
	29. Parkiranje isključivo na dopuštenim mjestima		,553		,628

*- postoji neslaganje s dosadašnjim istraživanjima

PRILOG 3.

Priče za eksperimentalnu manipulaciju

Muški vozači

Sigurnosne vještine

Crveno svjetlo

Neuspjeh - Prolaznici koji su se u nedjelju u 18.55 zatekli na uglu Boškovićeve i Draškovićeve ulice u Zagrebu, vidjeli su kako je vozač osobnog automobila Lovro S. udario u kombi varaždinske registracije nakon što je prošao kroz crveno svjetlo na semaforu. Unatoč materijalnoj šteti, vozači su zadobili samo lakše ozljede. (hp)

Uspjeh - Prolaznici koji su se u nedjelju u 18.55 zatekli na uglu Boškovićeve i Draškovićeve ulice u Zagrebu, vidjeli su kako je vozač osobnog automobila Lovro S. uspio u zadnji čas izbjeći udarac u kombi varaždinske registracije nakon što je prošao kroz crveno svjetlo na semaforu. Na taj način izbjegnuta je materijalna šteta i moguće ozljede. (hp)

Prebrza vožnja/nepoštivanje prometnih pravila

Neuspjeh - Ivan P. se jučer zbog prebrze vožnje zaletio u bočni zid «Konzumove» trgovine. Vozio je Sunekovom ulicom po zagrebačkoj Dubravi, a saznajemo da je vozio puno više od dopuštenih 40 km/h. Automobil je znatno oštećen, a vozač je zadobio lakše ozljede. (bp)

Uspjeh - Ivan P. se jučer zbog prebrze vožnje zamalo zaletio u bočni zid «Konzumove» trgovine. Vozio je Sunekovom ulicom po zagrebačkoj Dubravi, a saznajemo da je vozio puno više od dopuštenih 40 km/h. Uspješno je izbjegao materijalnu štetu i fizičke ozljede. (bp)

Perceptivno motoričke vještine

Izvedba u kritičnoj situaciji

Neuspjeh - Marko D. vozio se sinoć oko 21 sat niz Gornji Bukovac u Zagrebu . Izašavši iz zavoja, u pokušaju da izbjegne biciklistu koji se našao pred njim na kolniku, naletio je na obližnje drvo. Iako je automobil oštećen, vozač je zadobio samo lakše ozljede. (nz)

Uspjeh - Marko D. vozio se sinoć oko 21 sat niz Gornji Bukovac u Zagrebu . Izašavši iz zavoja, u pokušaju da zaobiđe biciklistu koji se našao pred njim na kolniku, u posljednji je čas izbjegao udarac u obližnje drvo te uspješno izbjegao oštećenja na vozilu i fizičke ozljede. (nz)

Kontrola nad vozilom

Neuspjeh - Stjepan L. je u utorak, vozeći se prilagođenom brzinom Slavenskom avenijom u Zagrebu, izgubio kontrolu nad vozilom i udario u ogradu. Iako je ošteti automobil, nije zadobio teže ozljede.(zk)

Uspjeh - Stjepan L. je u utorak, vozeći se prilagođenom brzinom Slavenskom avenijom u Zagrebu, izgubio kontrolu nad vozilom. Unatoč gustom prometu, vozač je uspio izbjeći moguću nesreću te materijalne i fizičke ozljede.(zk)

Ženski vozači

Sigurnosne vještine

Crveno svijetlo

Neuspjeh - Prolaznici koji su se u nedjelju u 18.55 zatekli na uglu Boškovićeve i Draškovićeve ulice u Zagrebu, vidjeli su kako je vozačica osobnog automobila Laura S. udarila u kombi varaždinske registracije nakon što je prošla kroz crveno svijetlo na semaforu. Unatoč materijalnoj šteti, vozači su zadobili samo lakše ozljede. (hp)

Uspjeh - Prolaznici koji su se u nedjelju u 18.55 zatekli na uglu Boškovićeve i Draškovićeve ulice u Zagrebu, vidjeli su kako je vozačica osobnog automobila Laura S. uspjela u zadnji čas izbjeći udarac u kombi varaždinske registracije nakon što je prošla kroz crveno svijetlo na semaforu. Na taj način izbjegnuta je materijalna šteta i moguće ozljede. (hp)

Prebrza vožnja/nepoštivanje prometnih pravila

Neuspjeh - Ivana P. se jučer zbog prebrze vožnje zaletjela u bočni zid «Konzumove» trgovine. Vozila je Sunekovom ulicom po zagrebačkoj Dubravi, a saznajemo da je vozila puno više od dopuštenih 40 km/h. Automobil je znatno oštećen, a vozačica je zadobila lakše ozljede. (bp)

Uspjeh - Ivana P. se jučer zbog prebrze vožnje zamalo zaletjela u bočni zid «Konzumove» trgovine. Vozila je Sunekovom ulicom po zagrebačkoj Dubravi, a saznajemo da je vozila puno više od dopuštenih 40 km/h. Uspješno je izbjegla materijalnu štetu i fizičke ozljede. (bp)

Perceptivno motoričke vještine

Izvedba u kritičnoj situaciji

Neuspjeh - Marina D. vozila se sinoć oko 21 sat niz Gornji Bukovac u Zagrebu . Izašavši iz zavoja, u pokušaju da izbjegne biciklistu koji se našao pred njom na kolniku, naletjela je na obližnje drvo. Iako je automobil oštećen, vozačica je zadobila samo lakše ozljede. (nz)

Uspjeh - Marina D. vozila se sinoć oko 21 sat niz Gornji Bukovac u Zagrebu . Izašavši iz zavoja, u pokušaju da zaobiđe biciklistu koji se našao pred njom na kolniku, u posljednji je čas izbjegla udarac u obližnje drvo te uspješno izbjegla oštećenja na vozilu i fizičke ozljede. (nz)

Kontrola nad vozilom

Neuspjeh - Sanja L. je u utorak, vozeći se prilagođenom brzinom Slavonskom avenijom u Zagrebu, izgubila kontrolu nad vozilom i udarila u ogradu. Iako je oštetila automobil, nije zadobila teže ozljede. (zk)

Uspjeh - Sanja L. je u utorak, vozeći se prilagođenom brzinom Slavonskom avenijom u Zagrebu, izgubila kontrolu nad vozilom. Unatoč gustom prometu, vozačica je uspjela izbjeći moguću nesreću te materijalne i fizičke ozljede. (zk)

PRILOG 4.

Mjere zavisne varijable za uspjeh i neuspjeh

Uspjeh

Što mislite, zašto se to dogodilo? Napišite što je, po vašem mišljenju, uzrok navedenog događaja?

Na svakoj od dolje navedenih skala zaokružite broj koji odgovara Vašoj procjeni.

1. Je li opisani događaj posljedica vanjskih okolnosti ili je njegov uzrok u karakteristikama vozača?

potpuno vezan uz karakteristike vozača	1	2	3	4	5	6	7	potpuno vezan uz vanjske okolnosti
--	---	---	---	---	---	---	---	--

2. Je li taj uzrok trajan ili se radi o promjenjivom stanju?

nije podložno promjeni	1	2	3	4	5	6	7	podložno promjeni
---------------------------	---	---	---	---	---	---	---	----------------------

3. Uzrok ovoj situaciji je nešto na što osoba koja je vozila...

nije mogla utjecati svojom voljom	1	2	3	4	5	6	7	mogla je utjecati svojom voljom
---	---	---	---	---	---	---	---	---------------------------------------

Na sljedećim skalama procijenite u koliko je mjeri za uspješan ishod ove situacije zaslužan:

	Nimalo							U potpunosti	
Vozačka sposobnost	0	-----	1	-----	2	-----	3	-----	4
Izraziti trud	0	-----	1	-----	2	-----	3	-----	4
Dobra sreća	0	-----	1	-----	2	-----	3	-----	4
Lagan zadatak	0	-----	1	-----	2	-----	3	-----	4

Neuspjeh

Što mislite, zašto se to dogodilo? Napišite što je, po vašem mišljenju, uzrok navedenog događaja?

Na svakoj od dolje navedenih skala zaokružite broj koji odgovara Vašoj procjeni.

1. Je li opisani događaj posljedica vanjskih okolnosti ili je njegov uzrok u karakteristikama vozača?

potpuno vezan uz karakteristike vozača	1	2	3	4	5	6	7	potpuno vezan uz vanjske okolnosti
--	---	---	---	---	---	---	---	--

2. Je li taj uzrok trajan ili se radi o promjenjivom stanju?

nije podložno promjeni	1	2	3	4	5	6	7	podložno promjeni
---------------------------	---	---	---	---	---	---	---	----------------------

3. Uzrok ovoj situaciji je nešto na što osoba koja je vozila...

nije mogla utjecati svojom voljom	1	2	3	4	5	6	7	mogla je utjecati svojom voljom
---	---	---	---	---	---	---	---	---------------------------------------

Na sljedećim skalama procijenite u kolikoj je mjeri za neuspješan ishod ove situacije zaslužan:

	Nimalo							U potpunosti	
Nedostatak sposobnosti	0	-----	1	-----	2	-----	3	-----	4
Nedovoljan trud	0	-----	1	-----	2	-----	3	-----	4
Loša sreća	0	-----	1	-----	2	-----	3	-----	4
Težak zadatak	0	-----	1	-----	2	-----	3	-----	4

PRILOG 5.

Skala demografskih pitanja i pitanja za vozače

Spol (*zaokružite*): M Ž

Godina rođenja: _____

Imate li vozačku dozvolu? DA NE

*Slijedi nekoliko kratkih pitanja za **vozače**:*

Koliko dugo imate vozačku dozvolu? _____ godina

Koliko često vozite?

- a) svaki dan
- b) nekoliko puta tjedno
- c) jednom tjedno
- d) nekoliko puta mjesečno
- e) rjeđe
- f) imam dozvolu, ali uopće ne vozim

Procijenite na skali koliko ste «dobar vozač»

1 2 3 4 5
Loš vozač Odličan vozač

Kako procjenjujete svoje vještine snalaženja u vožnji (npr. parkiranje, kontrola nad vozilom, vožnja po mokroj cesti...)?

1 2 3 4 5
Jako loše Jako dobro

Kako procjenjujete sigurnost svoje vožnje (npr. poštivanje prometnih znakova, poštivanje semafora, poštivanje drugih sudionika u prometu...) ?

1 2 3 4 5
Jako loše Jako dobro