Autostoperi-po čemu su specifični?

Šalinović, Lucija

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:162:434189

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**

Image not found or type unknown

Repository / Repozitorij:

University of Zadar Institutional Repository

zir.nsk.hr

Image not found or type unknown

Sveučilište u Zadru

Odjel za psihologiju
Preddiplomski studij psihologije

Lucija Šalinović

Autostoperi – po čemu su specifični?

Završni rad

Zadar, 2017.

Sveučilište u Zadru

Odjel za psihologiju
Preddiplomski studij psihologije

Autostoperi – po čemu su specifični?

Završni rad

Student/ica: Lucija Šalinović

Mentor/ica: Dr. sc. Andrea Tokić

Zadar, 2017.

Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Lucija Šalinović,** ovime izjavljujem da je moj **završni** rad pod naslovom **Autostoperi – po čemu su specifični?** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 28. rujan 2017.

SADRŽAJ

SAŽETAK.....1
ABSTRACT.....2
UVOD.....3
Što je autostopiranje.....3
Motivacija i aspekti ličnosti.....5
PROBLEMI.....8
HIPOTEZE 8
METODA.....9
ISPITANICI.....9
PRIBOR.....9
POSTUPAK.....11
OBRADA REZULTATA..... 11
RASPRAVA.....15
ZAKLJUČCI.....23
LITERATURA.....24
PRILOG.....26

SAŽETAK

Autostopiranje je definirano kao način prijevoza u kojem putnik pokušava dobiti besplatan prijevoz od drugog putnika. Malo tko je zapravo razmatrao motive za takvo ponašanje te karakteristike pojedinaca koji ga prakticiraju, što je osobito zanimljivo u ovo doba kad se o autostopiranju u široj zajednici govori kao o opasnoj aktivnosti. U ovom istraživanju sudjelovalo je 87 autostopera te 87 osoba koji nikad nisu autostopirali. Obje grupe ispitanika bile su izjednačene prema relevantnim socioekonomskim karakteristikama. Kvalitativnom dijelom istraživanja pokušali su se obuhvatiti motivi početka, održavanja i prestanka autostopiranja, a kvantitativnim se dijelom pokušalo utvrditi da li se uzorak autostopera razlikuje od kontrolnog uzorka po određenim crtama ličnosti – anksioznost, traženje uzbuđenja, ekstroverzija i otvorenost prema iskustvu. Rezultati istraživanja ukazuju na dva razloga za početak stopiranja: ljudi su ili primorani na to ili se samostalno žele odvažiti na taj podvig. Najčešće se započne stopirati iz praktičnih razloga poput kašnjenja, nedostatka financija ili nepostojanja pogodnog prijevoznog sredstva, a kasnije se autostoperima obično svidi sam čin stopiranja pa većina upravo zato nastavlja stopirati. Autostoperi uglavnom imaju pozitivna iskustva, te se ne boje stopirati, iako su svjesni opasnosti koje ono donosi i ne bi ga tako lako preporučili drugim osobama. Najčešći razlozi prestanka stopiranja su gubitci primarnih motiva za stopiranje, odnosno povoljnija financijska situacija, posjedovanje osobnog automobila, bolja organizacija javnog prijevoza te prestanak uživanja u stopiranju. Autostoperi su generalno ekstrovertiraniji i otvoreniji prema iskustvu od uzorka ispitanika koji ne prakticira autostopiranje. Autostoperi također imaju veću razinu traženja uzbuđenja, i nižu razinu anksioznosti kao crte ličnosti te prosječno ocjenjuju svoje životno zadovoljstvo većim od kontrolne grupe ispitanika.

Ključne riječi: autostopiranje, motivacija, ličnost, traženje uzbuđenja, ekstroverzija, otvorenost prema iskustvu, anksioznost

ABSTRACT

Hitchhikers – what is specific about them?

Hitchhiking is defined as a method of transport in which a passanger tries to get a free ride from another passanger. There hasn't been much research done on the topic of the motivation and personality aspects needed for hitchhiking to occur. It's an interesting topic to research giving that it is looked upon as a rather dangerous activity. 87 hitchhikers have been paired up with 87 people who have never hitchhiked by the relevant socioeconomic variables. The motives behind starting with hithhiking, upholding that behaviour and quting have been analysed qualitativly and the difference in certain personality traits – trait anxiety, sensation seeking, extrovesion, openess to experience - between the hitchhiking and non-hitchhiking population quantitatively. There are two general incentives that can lead to the start of hitchhiking: necessity and desire. The usual start involves practical reasons like being late, a bad financial situation, not having a car or suitable public transport but people usually continue with this activity because they sincerely start to enjoy it. The test subjects usually have positive experiences and are not afraid of hitchhiking even though they are aware of the risks it bares and would not easily recommend it to other people. The most mentioned reasons for the cease oft his activity are the loss of the primary motivation for hitchhiking – a better financial situation, aquisation of a vehicle, accessible public transport - and experiencing an unpleasant situation or having a realisation of the danger od hitchhiking. Other reasons include old age, lack of time and making a family. Hitchhikers are generally more extroverted and open to experience that non-hitchhikers. They also score higher on the sensation seeking scale, have lower trait anxiety and evaluate their life more satisfying than non-hitchhikers.

Key words: hitchhiking, motivation, personality, sensation seeking, extroversion, openess to experience, trait anxiety

UVOD

Što je autostopiranje?

Autostopiranje je definirano kao način transporta u kojem putnik pokušava dobiti besplatan prijevoz od drugog putnika (hitchwiki.org, 2017). U današnje vrijeme autostopiranje predstavlja turbulentan, rizičan, neizvjestan ali i primamljiv čin na koji ljudi pristaju ili iz vlastite želje, ili iz percipirane potrebe (hitchwiki.org, 2017). Međutim, fenomen autostopiranja nije bio tako neobičan u prošlosti. Ljudi su prije živjeli u puno manjim zajednicama gdje se većina međusobno poznavala ili su imali barem zajedničke poznanike. U prošlosti je bilo teže doći do vlasatog prijevoza, javni prijevoz nije postojao ili je bio vrlo loše organiziran. Ljudi su, hodajući uz cestu, molili vozače konjskih zaprega da ih povezu, odnosno, traženje prijevoza od drugih poznatih i nepoznatih osoba je bila uobičajena praksa. U prošlosti nailazimo na brojne primjere gdje se tražio prijevoz od nepoznate osobe. Primjerice, nakon doživljenog brodoloma Odisej se na Ithacu vratio tražeći prijevoz od nepoznatih itd. Uz iznimku manjih sredina gdje svi svakoga poznaju, u današnje vrijeme autostopiranje uglavnom podrazumijeva traženje prijevoza od nepoznatih osoba.

Moglo bi se reći da umjesto novcem, autostoperi plaćaju svoje iskustvo rizikom, vremenom provedenim čekajući prijevoz, fleksibilnošću, a za nagradu dobiju zanimljiva iskustva, nove poglede na svijet, poznanstva i nagrađujuću dozu uzbuđenja (O'Regan, 2012). U današnje vrijeme autostopiranje privlači sve više pozornosti kao alternativni način življenja i mobilnosti te je integrativni dio šire „nomadske“ zajednice ljudi kojima su putovanja osvojila srce. Promovira se na festivalima (npr. the Road Junky Festival 2010), različitim okupljanjima (HitchGathering, Rainbow Gathering,), autobiografskim putničkim knjigama (Riding with Strangers - Elijah Wald, 1000 dana ljeta – Tomislav Perko), u glazbenoj sceni (Europe - Ghost Mice), dokumentarcima (Paris 888), filmovima (Into the Wild), fikciji (Norton’s Ghost - R. Canepa), online časopisima i blogovima, forumima i portalima (od kojih je najpoznatiji hitchwiki.org) te u različitim novonastalim putničkim školama (primjerice, putnička škola u Liepaji, 2017.). Socijalne, političke, ekonomske i ekološke beneficije autostoperske prakse su sve poznatije i primamljivije mladima. Znanje o autostopiranju im je, zahvaljujući internetu, dostupno jednim klikom miša. Poznate web stranice uključuju hitchbase.com, digihitch.com, hitchwiki.org i autostoperski forum na stranici couchsurfinga. Također Klub putnika nudi iscrpne članke i forume ljudima s područja bivše Jugoslavije o temama autostopiranja i

jeftinog putovanja općenito. Svi navedeni izvori promoviraju stopiranje kao simbol solidarnosti (O'Regan, 2012).

Za pojavu koja postoji već dulje vrijeme i privlači toliko pozornosti, začuđujuće je koliko se malo znanstvenih radova na tom području može pronaći. Istraživanja su rijetka, a među postojećima su se istraživači uglavnom usmjeravali na faktore koji utječu na čekanje prijevoza, odnosno u kojim slučajevima češće staju automobili: kad je sunčano vrijeme, kad stoper gleda prema vozačima, kad su vozači muškarci (Pudinski, 1974), muški vozači staju češće ako stopiraju žene, a još češće ako su fizički atraktivnije (Clifford, Cleary, 1971; Gueguen, 2007; Geugen, 2010; Snyder, Gether, Keller, 1974). Greenly i Rice (1985) su iznijeli demografske podatke žena koje autostopiraju. Često su to mlade osobe koje pohađaju fakultet – najčešće humanističke, društvene i umjetničke smjerove, značajno su manje religijski aktivne, imaju roditelje sa završenim visokim obrazovanjem te nemaju vlastito prijevozno sredstvo. Jedno istraživanje (Franzoi, 1985) je otkrilo da rezultati autostopera na Myers-Brigss Type Indicator (MBTI) upitniku ličnosti pokazuju da su im dva najčešća profila osobnosti INFP i ENFP. Opisani profili ukazuju na osobnost koju krakterizira impulzivnost, potreba za autonomijom, visoka tolerancija za kompleksnost i promjenu te veliki interes za interpersonalne odnose (Franzoi, 1985). Riječ je o tipovima osoba koje preferiraju život na spontan i fleksibilan način koji nije ograničen rasporedima i obavezama. Autostoperi teže razumijevanju života i biraju prilagodbu umjesto kontrole, što ima smisla jer za biti autostoper moraš biti fleksibilan i moći donositi brze odluke s veoma malo informacija (Franzoi, 1985). Rezultati Franzoia su zanimljivi, ali ih treba uzeti s rezervom jer su opisani rezultati bazirani na MBTI upitniku koji ima upitne metrijske karakteristike (Boyle, 1995). Ipak, njegovo istraživanje spada među prva koja su ispitivala ličnost autostopera.

Autostopiranje je oduvijek podrazumijevalo određeni rizik, ali je danas percepcija opasnosti autostopiranja bitno povećana uslijed medijske eksponiranosti svih slučajeva autostopiranja koji rezultiraju lošim posljedicama. Ne postoji dokaz u porastu opasnosti autostopiranja tokom godina tako da se današnji pad u učestalosti te aktivnosti može pripisati strahu (Compagni-Portis, 2015). Usprkos tome taj strah ne prevladava kod mlađih generacija autostopera, što pokazuje da se u nekoj mjeri ili nemaju dovoljno životnog iskustva ili se ne konformiraju s uvriježenim društvenim mišljenjem i normama, što je dobiveno i u istraživanju Johsnon i Johnson (1978).

Motivacija i aspekti ličnosti

„Što uzrokuje ponašanje?“ te „Zašto ponašanje varira u svom intezitetu?“ dva su ključna pitanja kad govorimo o motivaciji. Prvo pitanje pokušava naći razloge iniciranja, ustrajnost, promjene te eventualnog prestanka određenog ponašanja te usmjerenje prema cilju. Tako se teorijama motivacije objašnjava zašto ljudi rade ono što rade, odnosno, objašnjava se što ponašanju daje energiju i smjer. Energija implicira snagu ponašanja – da li je ponašanje jako, intenzivno i ustrajno, a smjer implicira da ponašanje ima svrhu – da je usmjereno prema cilju. Tri internalna tipa motiva su potrebe, kognicije i emocije. Potrebe su uvjeti koji su potrebni da se održi život i dobro stanje organizma (fiziološke, psihološke i socijalne potrebe). Kognitivni motivi su misaone tvorevine koji formiraju ponašanje pomoću čovjekovog stila razmišljanja. Emocije su kratkotrajni subjektivno-fiziološko-funkcionalno-ekspresivni fenomeni koji nam pomažu u adaptaciji tijekom važnih trenutaka u životu (Reeve, 2015). Motivacija može proizlaziti iz vanjskih faktora. Vanjski događaji imaju moć da energiziraju i usmjere ponašanje. Okolinski događaj koji navodi osobu da započne određeno ponašanje ili da ga izbjegne se zove poticaj. Poticaj prethodi ponašanju i stvara očekivanja o nagradi ili kazni koji motiviraju ponašanje. Poticaji se mogu pojaviti u formi događaja (npr. kvar auta može stvorit potrebu za stopiranjem), skrivati se u našem okruženju (npr. poslovno, stilovi roditeljstva) ili u kulturi pojedinca (Reeve, 2015). Oni događaji koji povećavaju vjerojatnost ponovnog javljanja određene aktivnosti ili ponašanja se zovu potkrepljivači. Motivacija može proizlaziti iz čovjekova unutarnjeg svijeta isto koliko i od njegovog vanjskog svijeta. Primjerice jedna od motivacijskih varijabli koje određuju koliko se osoba dobro nosi sa situacijom u kojoj su njene vještine i sposobnosti pod određenom vrstom pritiska je samodjelotvornost. Ona predstavlja čovjekov osobni sud koliko će biti uspješan u nekoj aktivnosti. Oni ljudi s većim osjećajem samodjelotvornosti će biti sigurniji u sebe i uspješnije upotijebiti svoje sposobnosti (Reeve, 2015). Unutarnji fenomeni su jednako važni za razumijevanje ponašanja koliko i vanjski te se čovjekovo ponašanje može razumjeti kroz poznavanje njegove ličnosti. Larsen i Buss (2008) navode kako je „*ličnost organizirani i relativno trajni skup psiholoških crta i mehanizama unutar pojedinca koji utječe na njegove interakcije i adaptacije na intrapsihičku, fizičku i socijalnu okolinu*“. Ličnost se može promatrati i mjeriti na različite načine. S obzirom na manjak istraživanja na temu povezanosti crta ličnosti s autostopiranjem, u ovom istraživanju su se odabrali oni aspekti ličnosti za koje se pretpostavlja da bi najvjerojatnije mogle biti povezane s aktivnošću poput autostopiranja.

Traženje uzbuđenja je tendencija upuštanja u uzbuđujuće aktivnosti, poduzimanja rizika i izbjegavanja dosade. Skala traženja uzbuđenja mjeri potrebu za novim avanturama (letenje, ronjenje, ekstremni sportovi,...), novim iskustvima (traženje uzbuđenja koji su novi, nekonvencionalni i nekonformistički), disinhibicijom (očituje se u želji neobuzdanog provođenja ponašanja – neobuzdana seksualnost, ludi tulum, uživanje u drogama i sl.) i podložnosti dosadi (očituje se u averziji prema ponavljanju, rutinama, monotoniji, predvidljivim ljudima i nemiru kad se stvari ne mijenjaju) (Larson i Buss, 2008) te je u korelaciji s rizičnim ponašanjem. Rizično ponašanje podrazumijeva očekivanje značajnog udjela nesigurnosti u anticipaciji o povoljnim rezultatima određenog ponašanja (Roosenbloom 2003). Autostopiranje se može smatrati rizičnim ponašanjem jer stoperi nikad nisu sigurni hoće li im iduća vožnja proći povoljno i da li će zbog svog ponašanja snositi neželjene posljedice. Oni koji postižu visoke rezultate na skali traženja uzbuđenja imaju veću vjerojatnost da volontiraju u neuobičajnim eksperimentima, uživaju u blagoj frustraciji, upuštaju se u rizike te rade stvari koji izazivaju blagi osjećaj straha, poput vožnje vlakom smrti (Zuckeman, 1978, prema Larsen i Buss, 2008). Traženje uzbuđenja je najjače oko dvadesete godine, kasnije s dobi opada (Larsen i Buss, 2008). Prema Zuckermanu postoji fiziološka osnova za traženje uzbuđenja. Monoamin oksidaze pripadaju među enzime koji su odgovorni za održavanje optimalne razine neurotransmitera. MAO razgrađuju neurotransmitere koji su monoamini - poput serotonina, dopamina, epinefrina i norepinefrina - nakon što je on prebacio živčani impuls s jednog neurona na drugi. U slučaju kad ima previše enzima MAO oni razgrade suviše neurotransmitera i živčana aktivnost je smanjena. Kod nedostatka MAO enzima ostaje previše neurotransmitera u sinapsi te dolazi do viška živčanog uzbuđenja. Ljudi koji postižu visoke rezultate na skali traženja uzbuđenja imaju niske razine MAO-a u krvi (Zuckerman, 1991).

Ekstroverti ljudi vole često biti u socijalnoj interakciji s drugim ljudima, preuzimaju glavnu ulogu u razveseljavanju društva i uživaju pričati s drugima. Vole upoznavati nove ljude i isprobavati nove stvari. Aktivni su, ponekad i impulzivni, pažnja im godi te uživaju u prisutnosti drugih. Ekstroverti češće utječu na svoju društvenu okolinu od introverata (Ashton, Lee, Paunonen, 2002, prema Larsen i Buss, 2008). Dok su introverti sramežljiviji pri novim interakcijama, ekstroverti su sigurniji u sebe. Oni također imaju tendenciju biti sretniji od introverata, pogotovo kad se ponašaju ekstrovertirano (Fleeson, Malanos, & Achille, 2002, prema Larsen i Buss, 2008). Dok introverti uglavnom ostaju na sigurnom, ekstroverti se češće povezuju s brzom vožnjom, slušanjem glazbe dok voze i s prometnim nesrećama (Lajunen,

2001, prema Larsen i Buss, 2008). Introverti naspram toga preferiraju biti sami ili samo s nekolicinom prijatelja. Također preferiraju rutine, organizirano vrijeme te poznato naspram nepoznatog. Eysneck smatra da introverti imaju veću aktivnost u retikularnom aktivacijskom sistemu (ARAS) od ekstroverata. Prema njegovoj teoriji, introverti imaju višu razinu kortikalne aktivacije od ekstroverata pri stanju mirovanja jer njihov ARAS propušta previše stimulacije. Traže mir i situacije niske stimulativnosti jer pokušavaju zadržati optimalnu razinu uzbuđenja, dok ekstroverti svojim ponašanjem pokušavaju dostići njihovu optimalnu razinu uzbuđenja (Claridge et al., 1981, prema Larsen i Buss, 2008). Prema Hebbu postoji optimalna razina uzbuđenja za normalno funkcioniranje pojedinca. Prema toj teoriji već pretjerano stimulirani introverti će izbjegavati situacije koje ih dovode do većeg uzbuđenja te će biti više inhibirani dok će ekstroverti preferirati više stimulansa (Larsen i Buss, 2008), što bi moglo se odraziti na preferenciju autostopiranja, odnosno, moglo bi se pretpostaviti da će autostoperi češće biti ekstroverti.

Otvorenost iskustvu se povezuje s intelektualnom znatiželjom i interesom, percipiranom inteligencijom, maštom, kreativnošću, umjetničkim interesima, emocionalnim bogatstvom te nekonvencionalnošću (Kaufman, 2013), kao i s eksperimentiranjem i isprobavanjem novih stvari (Buss, 1993, prema Larsen i Buss, 2008). Oni koji postižu visoke rezultate na ovoj skali vjerojatno će se češće upuštati u nove, neobične aktivnosti poput autostopiranja.

Nadalje, smatra da bi autostoperi trebali biti manje *anksiozni* od opće populacije da bi se odvažili na takvo ponašanje.

Freud je anksioznost definirao kao emocionalno stanje koje uključuje anticipaciju nečeg negativnog ili lošeg, napetost, nervozu i zabrinutost popraćenu psihološkim uzbuđenjem. Pri mjerenju anksioznosti Cattell (1996, prema Spielberg, 2010) je naglašavao potrebu razlikovanja anksioznosti kao emocionalnog stanja i individualnih razlika u anksioznosti kao crti ličnosti (Spielberg, 2010). Spielberg je objasnio anksioznu crtu ličnosti kao sklonost prema čestom osjećanju anksioznosti (Grös, Antony, Simms, Mccabe, 2007). Gray (1987, prema Križanić, Greblo i Knezović, 2015) je u svojoj teoriji osjetljivosti na potkrepljenja opisao tri hipotetska biološka sustava u mozgu pretpostavljajući da predstavljaju bazu stabilnih obrazaca u percepciji i ponašanju. Među njima su najviše istraživani bihevioralni inhibicijski (BIS) te bihevioralni aktivacijski sustav (BAS) (Larsen i Buss, 2008). BAS je responzivan na incijativu i stimulanse poput znakova za nagradu koje potkrjepljuju prilaženje i poduzimanje akcije. BIS uključuje subkortikalne strukture poput hipokampusa i dijelova limbičkog sustava, s projekcijama u frontalnim režnjevima korteksa. BIS se aktivira uslijed

uvjetovanih averzivnih podražaja (znakova kazne i izostanka nagrade) te novih podražaja iz okoline. Njegova je funkcija signaliziranje potencijalne opasnosti ili neugode. On inhibira ponašanje koje se trenutno odvija, povećava pobuđenost organizma i usmjerava pažnju prema relevantnim podražajima, a adaptivna funkcija mu je smanjivanje vjerojatnosti nepoželjnih ili bolnih ishoda. Aktivnost BIS-a povezana je s osjećajem anksioznosti.

Zbog nedostatka istraživanja na ovom području ovo istraživanje je provedeno kombinacijom kvalitativne i kvantitativne metode s dvojakim ciljem. Cilj kvalitativnog dijela istraživanja bio je utvrditi dominantne motive početaka stopiranja, pobliže zahvatiti motivaciju da se nastavi prakticirati s autostopiranjem, kao i razloge prestanka stopiranja. Cilj kvantitativnog dijela istraživanja bio je ispitati razlikuju li se autostoperi po nekim karakteristikama ličnosti i životnom zadovoljstvu od uzorka ispitanika koji ne prakticiraju takvo ponašanje, a komplementarni su autostoperima po relevantnim sociodemografskim podatcima.

Problemi:

1. Utvrditi dominantne motive započimanja stopiranja, nastavka tog ponašanja te razloge prestanka.
2. Ispitati da li postoje značajne razlike u traženju uzbuđenja, otvorenosti prema iskustvu, stabilnoj anksioznosti, razini ekstraverzije te zadovoljstvu životom između uzorka autostopera i ne-autostopera.

Hipoteze

1. Pretpostavlja se da se najčešće počne autostopirati zbog praktičnih razloga poput kašnjenja, nevolje, nedostatka prijevoznog sredstva i sl. pa se kasnije to ponašanje nastavi odvijati zbog unutarnje motivacije koja je podržana aspektima ličnosti pojedinca te da će glavni motivi u podlozi prestanka biti starija dob, osnivanje obitelji i dobitak vlastitog prijevoznog sredstva.
2. S obzirom da stopiranje sa sobom nosi znatnu razinu rizika, za očekivati je da su osobe koje se upuštaju u takvo ponašanje i svojom strukturom ličnosti specifične. Tako se može pretpostaviti da će autostoperi imati više razine otvorenosti iskustvu, traženja uzbuđenja, ekstraverzije i zadovoljstva životom te niže razine anksioznosti od osoba koje ne prakticiraju stopiranje.

METODA

ISPITANICI:

U istraživanju je sudjelovao prigodan uzorak ispitanika prikupljen prekointernetskih portala i društvenih mreža tehnikom snježne grude. U istraživanju su sudjelovale dvije grupe ispitanika: 87 sudionika koji prakticiraju stopiranje, te 87 sudionika koji nikad nisu stopirali (kontrolna skupina). Ove dvije grupe su bile izjednačene po dobi, financijskoj situaciji i razini obrazovanja. 57% ispitanika ima višu/visoku stručnu spremu ili doktorat, a 41% srednju stručnu spremu. 34% ispitanika raspolaže mjesečno s više od 3000kn, a zatim su jednako raspodijeljeni u ostalim kategorijama primanja – 21% prima „manje od 1000kn mjesečno“, 21% „od 1000 do 1500kn mjesečno“ i 24% „od 1501 do 3000 kn mjesečno“. Statističkom obradom Wald-Wolfowitzovim testom utvrđeno je da se dvije grupe ispitanika ne razlikuju po razini primanja i obrazovanju.

T-testom za nezavisne uzorke se dobila statistički značajna razlika u dobi dvije grupe ispitanika. Grupa autostopera je po dobi bila starija (M=27) od grupe nestopera (M=24). Budući da je prosjek godina obje grupe bio u srednjim dvadesetim godinama ta se razlika zanemarila jer se smatralo da nije dovoljno velika da bi se odrazila značajno na promjene u aspektima ličnosti (za daljnje detalje provjeriti raspravu).

PRIBOR

Ispitanici su ispunjavali on-line veziju upitnika koji je bio konstruiran u svrhu ovog istraživanja. U prvom dijelu upitnika bila su pitanja o socio-ekonomskim varijablama (mjesečni prihodi kojima mogu individualno raspolagati, razina obrazovanja, dob) prema kojima su se ispitanici kasnije uparivali te set pitanja zatvorenog i otvorenog tipa kojim su se htjeli zahvatiti motivi započimanja autostopiranja, održavanja te aktivnosti, prestanka te aktivnosti i konteksta u kojem se autostopiranje dominantno odvija.

Nadalje, ispitanici su ispunjavali slijedeće testove ličnosti:

- Hrvatska verzija HEXACO upitnika (Barbarović i Šverko, 2013) i to subskale *ekstraverzije i otvorenosti prema iskustvu*. Svaka subskala ima deset čestica na koje ispitanici zaokružuju koliko se s njom slažu na skali od 1 (u potpunosti se ne slažem) do 5 (u potpunosti se slažem). Rezultat pojedine subskale se računa kao prosjek odabranih odgovora. Otvorenost prema iskustvu je definirana ljudskom maštom, originalnošću, kreativnošću i intelektualnom

znatiželjom. Ekstroverzija je povezana s pričljivosti, socijalnim ponašanjem i veselim raspoloženjem naspram sramežljivosti. Cronbach alfa za ekstroverziju iznosi 0.82, a za otvorenost prema iskustvu 0.83 (Barbarović i Šverko, 2013).

- Skala *traženja uzbuđenja* M. Zuckermana (forma V) je jedno od najčešće korištenih skala za mjerenje traženja uzbuđenja (Boyle, Saklofske, Matthews, 2015). Skala sadrži 40 pitanja u kojim se zaokružuje odgovor A (npr. „Htio bih se baviti planinarenjem.“) ili odgovor B (npr. „Ne razumijem ljude koji bi riskirali svoj život baveći se aktivnostima poput planinarenja“) i time potencijalno donosi po jedan bod ako se zaokruži odgovor koji karakterizira osobu s visokom potrebom traženja uzbuđenja. Ukupni rezultat se računa kao suma svih ostvarenih bodova. Skala tražnja uzbuđenja se sastoji od subskala koje mjere potrebu traženja avantura (letenje, ronjenje, ekstremni sportovi,...), novih iskustava (traženje uzbuđenja koji su novi, nekonvencionalni i nekonformistički), disinhibiciju (očituje se u želji neobuzdanog provođenja ponašanja – neobuzdana seksualnost, ludi tulum, uživanje u drogama i sl.) i podložnost dosadi (očituje se u averziji prema ponavljanju, rutinama, monotoniji, predvidljivim ljudima i nemiru kad se stvari ne mijenjaju). Pouzdanost unutarnje konzistencije u dosadašnjim istraživanjima na cijeloj skali kretala se u rasponu od 0.83 do 0.86, a pouzdanost pojedinih subskala od 0.6 do 0.8 (Boyle, Saklofske, Matthews, 2015).

-Spielbergova skala anksioznosti kao crte ličnosti - STAI (StateTrait Anxiety Inventory) je upitnik koji se sastoji od skale koja mjeri anksioznost kao crtu ličnosti i skale koja mjeri trenutnu anksioznost. Skala anksioznosti kao crte ličnosti ima 20 čestica na kojoj je ispitanik treba zaokružiti redni broj s obzirom na to kako se inače osjeća u rasponu od 1 (uopće ne) do 4 (upravo tako). Spielberger je objasnio anksioznu crtu ličnosti kao sklonost prema čestom osjećanju anksioznosti (Grös, Antony, Simms, Mccabe, 2007). Smatra se da se stabilna anksioznost sastoji od dvije komponente: brige i emocionalnosti (Mellanby, Zimdars, 2010). Ukupan rezultat se formira se kao suma procjena na svim česticama, s time da se 10 čestica boduje u suprotnom smjeru (Knight, Waal-Manning i Spears, 1983). Cronbach alfa ovog testa iznosio je 0,93 (Knight i sur. 1983).

POSTUPAK

Prikupljanje podataka je provedeno anonimno i individualno preko dva online upitnika na hrvatskom jeziku. Upitnici su se postavljali na slijedećim internetskim stranicama: „hitchforum“, na forumu „Kluba putnika“, „gay.hr“, na facebook grupama „Sveučilište u Zadru“, „Nomads – a life of alternative travel“, „Hitchhiking Europe“, „Hitchihiking tribe – nomads“. Prvi upitnik je primijenjen na autostoperima koji su birani po kriteriju da su stopirali više od tri puta u životu. Od ispitanika su na početku upitnika traženi podaci o socioekonomskim podacima, a zatim su ispunjavali set otvorenih i zatvorenih pitanja kojim su se htjeli zahvatiti motivi započimanja autostopiranja, održavanja te aktivnosti, prestanka te aktivnosti i konteksta u kojem se autostopiranje dominantno odvija. Nakon toga su ispunjavali upitnike ličnosti i subjektivnu procjenu zadovoljstva životom. Autostopersku populaciju su činili i bivši i trenutni stoperi. Bivši stoperi su imali dva dodatna pitanja kako bi se procijenilo koliko su dugo stopirali te razlog njihovog prestanka. Ne-stoperska populacija je odabrana po tome što su u upitniku zaokružili opciju da nikad nisu stopirali. Upitnik za nestopirajući uzorak je sadržavao sve što i onaj za stoperski uzorak uz iznimku otvorenog i zatvorenog seta pitanja koji je bio namijenjen da ispita motive autostopiranja i konteksta u kojem se ono odvija. Ispitanici iz dvije grupe bili su upareni po dobi, financijskoj situaciji i obrazovanju.

OBRADA REZULTATA

U skladu s prvim istraživačkim problemom prvo su analizirani odgovori autostopera na pitanja otvorenog tipa kojima je cilj bio utvrditi dominantne motive početka, održavanja i zaustavljanja aktivnosti autostopiranja.

Kategorije odgovora su formirane tako što su se u izjavama ispitanika tražile sličnosti te se cilj bio dobiti što manje kategorija koje objašnjavaju sve odgovore. Zatim se računao udio pojedine kategorije koje su ispitanici (N=87) navodili u svojim odgovorima.

Kao najčešći razlog za *započimanje stopiranja* ispitanici navode nedostatak pogodnih prijevoznih sredstava, bilo vlastitih ili javnih (27%), dok 28% ispitanika navodi financijske razloge. 19% ispitanika je počelo stopirati iz želje za avanturom i putovanjima, 12% zbog stjecanja novih iskustava i poznanstava. Još neki od motiva bili su kašnjenje (6%), prijedlog prijatelja (5%), drugi stoperi kao uzor (1%), inat (1%) i nevolja (1%).

Kad se autostopere pitalo *što im se najviše sviđa kod autostopiranja* veliki broj je naveo nova poznanstva koja su stekli na taj način (30%) te avanturu i uzbuđenje kao motivatore (17%). Navodili su i činjenicu da je autostopiranje besplatno (13%), da izaziva osjećaj slobode (12%), da imaju pozitivna iskustva (10%), da je praktično (10%), brzo (3%), da dobivaju nova saznanja a taj način (3%) i razvijaju sebe (3%). 5% navodi da ne vidi ništa pozitivno u stopiranju.

Kao *prednosti* autostopiranja ispitanici ističu da je ono besplatno, zabavno, uzbudljivo, širi životne vidike, zna biti brže od javnog prijevoza, vozači znaju imati zabavne priče, da te razvija kao osobu, da omogućuje upoznavanje ljudi i stvaranje uspomena. Pod *opasnosti i nedostatke* su naveli da ovisiš o drugoj osobi, da nisi u kontroli situacije, da možeš zapeti s nekim veoma neugodnim, stvarnu opasnost (od toga da te pregazi auto, od loše namjere vozača, pijanih vozača i sl.), dugo čekanje, da na nekim mjestima autostop ne funkcionira, osudu drugih, potrebu upoznavanja ljudi kojih možda ne želiš upoznati i moguće vremenske neprilike.

Ispitanike se pitalo *osjećaju li strah dok stopiraju* i *kako im se taj doživljaj straha mijenjao kroz vrijeme.* 50% ispitanika tvrdi kako nema strah od stopiranja, a 20% da im se smanjio s vremenom. 11% je strah samo kad stopiraju sami. 15% tvrdi da ih je strah tokom stopiranja. 3% ispitanika kaže da ih je strah od dosadnog vozača, a 1% da se neće dobiti prijevoz.

Na pitanje *imaju li većinom pozitivna ili negativna iskustva* 94% ih je odgovorilo da imaju većinom pozitivna iskustva, 4% ispitanika je imalo neutralan stav prema autostopiranju, a 2% negativan. Na pitanje bi li preporučili autostopiranje drugima su imali podijeljene odgovore. Jedan dio ispitanika je *preporučivao* autostopiranje jer je to po njima „iskustvo koje svaka mlada treba pokušati“, zabavno, ostavlja te s dobrim pričama i lijepim sjećanjima, omogućuje nova poznanstva, razvija te kao osobu i naveli su kako savjeti i priče vozača znaju biti veoma dragocjeni. Oni koji su bili protiv preporuke su navodili da ljudi ne staju često, da vozači znaju biti pijani i iznositi negativne stavove i izjave stoperu te da je loše iskustvo kad naiđete na dosadnog vozača. Neki ispitanici su bili *podvojeni* oko davanja preporuke. Svjesni su da ima previše rizika. Neki su preporučili slušanje intuicije, izbjegavanje određenih tipova ljudi. Neki smatraju da se ne bi smjelo samostalno stopirati, pogotovo su to naglašavali za žene. Naglasili su da nisu svi ljudi za autostop te ako se na to odvažite da se ne smije dati puno mjesta strahu.

Dva najčešća odgovora na pitanje *zašto su prestali stopirati* su kupovina vlastitog prijevoznog sredstva ili selidba u mjesto s boljom prometnom povezanošću (38%) i neugodno iskustvo ili

uviđanje opasnosti stopiranja (16%). Nadalje su navodili bolju financijsku situaciju (9%), nedostatak vremena (7%), osnutak obitelji (7%), stariju dob (7%), rjeđa putovanja (5%), nemogućnost stopiranja na način koji im odgovara (5%) i iritaciju vozačima (1%). 5% bivših stopera planira opet stopirati.

Analizom setom zatvorenih pitanja se dobio uvid u način na koji ispitanici obično autostopiraju.

Rezultati pokazuju da je 57% ispitanika počelo stopirati između 14 i 18 godina, 40% između 19 i 25, a 2% između 26 i 30. Većina ispitanika stopira već više od dvije godine (45%), a 41% ih je prestalo stopirati. 72% bivših autostopera je stopiralo preko dvije godine. Većina stopera počne stopirati u društvu (u ovom istraživanju 70%), a preko polovice ispitanika (57%) najčešće i nastavlja stopirati najčešće samo u društvu. 55% ispitanika navodi kako im se oprez nije promijenio kroz stopersko iskustvo, dok ih 25% navodi da im se povećao oprez, a 20% da se smanjio. Što se tiče samih mjera opreza 46,5% ispitanika uopće ne razmišlja o takvim mjerama, a najčešća spomenuta mjera opreza je da ne idu stopirati sami (30,7%). Otprilike polovica (51%) ispitanika ima iskustva sa stopiranjem u inozemstvu.

Kako bi se utvrdilo mogu li se koristiti parametrijski postupci prilikom obrade kvantitativnih podataka se provjeravala normalnost distribucije, koeficijenti asimetričnosti i spljoštenosti distribucija rezultata te postoji li razlika u homogenosti varijanci na varijablama ekstroverzije, anksioznosti, otvorenosti prema iskustvu i zadovoljstva životom.

Levenovi testovi su ukazali da se dvije grupe razlikuju u homogenosti varijanci u varijabli anksioznosti ($P=0,01$), ali ne u varijablama zadovoljstva životom ($p=0,15$) , ekstroverzije ($p=0,16$), otvorenosti prema iskustvu ($p=0,38$) i traženja uzbuđenja ($p=0,73$).

Lilieforsov test je pokazao da distribucije nisu normalne za varijable anksioznosti, zadovoljstva životom i ekstroverzije s $p<0,01$, a u varijabli otvorenosti prema iskustvu s $p<0,05$.

Tablica 1 Prikaz deskriptivnih parametara te koeficijenti asimetričnosti i spljoštenosti varijabla zadovoljstva sa životom, anksioznosti, ekstraverzije, otvorenosti prema iskustvu i traženja uzbuđenja (N=174).

	M	Raspon	*Sd*	*Asimetričnost distribucije*	*Spljoštenost distribucije*
Zadovoljstvo životom	5,21	1-7	1,53	-0,88	0,39

Anksioznost	32,80	22-56	8,07	0,8	-0,12
Ekstroverzija	3,56	1,8-4,6	0,62	-0,6	-0,12
Otvorenost prema iskustvu	3,94	2,3-4,9	0,62	-0,56	-0,37
Traženje uzbuđenja	24,41	10-35	5,56	-0,46	-0,06
Zadovoljstvo životom	4,67	1-7	1,31	-0,56	0
Anksioznost	40,28	22-67	10,69	0,58	-0,48
Ekstroverzija	3,3	1,3-4,5	0,73	-0,76	0,01
Otvorenost prema iskustvu	3,75	2-5	0,59	-0,65	0,78
Traženje uzbuđenja	21,71	8-32	5,54	-0,27	-0,48

Budući da između grupa ne-stopera i stopera nema razlika u varijancama varijabli zadovoljstva životom, ekstroverzije, otvorenosti prema iskustvu te traženja uzbuđenja, te sve spomenute varijable imaju koeficijente asimetričnosti i spljoštenosti ispod jedan, za testiranje razlika u njihovim razinama korišteni su parametrijski statistički postupci. Kod anksioznosti koja nema normalnu distribuciju i kod koje postoje razlike u homogenostima varijanci među dvjema skupinama će se primijeniti neparametrijski postupci.

U svrhu provjeravanja razlike u zadovoljstvu životom, traženja uzbuđenja, otvorenosti prema iskustvu i ekstroverzije između stopirajuće i nestopirajućeg uzorka koristi se t-test za nezavisne uzorke, a u svrhu provjeravanje razlike između dvije grupe se koristi Wald-Wolfowitzov rang test.

Tablica 2 Prikaz rezultata t-testa koji provjerava razliku u zadovoljstvu života, traženju uzbuđenja, otvorenosti prema iskustvu i ekstroverzije između stopirajuće i nestopirajuće grupe

	t	*df*	*p*	*Cohenov d*
Zadovoljstvo životom	2,51	172	0,01	0,38
Ekstroverzija	2,5	172	0,01	4.78
Otvorenost prema iskustvu	2,07	172	0,04	0,31
Traženje uzbuđenja	3,21	172	0,002	0,49

Grupa autostopera u prosjeku je izvijestila o većem životnom zadovoljstvu od nestopirajuće grupe, te također su izvijestili o višim razinama ekstraverzije, otvorenosti prema iskustvu i traženju uzbuđenja od nestopirajuće grupe. Efekt veličine je malen za zadovoljstvo životom i otvorenost prema iskustvu, prosječan za traženje uzbuđenja, dok je utvrđena velika veličina efekta razlika u razinama ekstraverzije.

Za provjeravanje razlike u stabilnoj anksioznosti između uzoraka autostopera i neautostopera korišten je Wald-Wolfowitzovovim rang test.

Tablica 3 Rezultati Wald-Wolfowitzovog rang testa između dvije grupe.

	Z	*p*	*Z adjstd*	*p*
Anksioznost	-2,13	0,03	2,05	0,04

Postoji statistički značajna razlika; grupa koja ne stopira je u prosjeku izvijestila o većoj stabilnoj anksioznosti od autostoperske grupe.

RASPRAVA

Zašto ljudi uopće počnu stopirati? Stopiranje je teško, nesigurno i po mišljenju mnogih, nije vrijedno rizika. Kvalitativnom analizom se pokušao naći početni pozitivni poticaj, to jest, okolinski događaj koji navodi osobu da započne određeni tijek ponašanja (Reeve, 2010). U rezultatima ankete se vidi da su tri glavna motiva za početak autostopiranja nedostatak pogodnih prijevoznih sredstava – vlastitih i javnih, želja za avanturom i putovanjima te financijski razlozi. Po odgovorima na anketi, čini se da dio ljudi počne stopirati iz potrebe (oko 62 %) pa tek kasnije, s više iskustva, motivi postaju sve osobniji. Neki od ispitanika su ovako opisali svoje prvo iskustvo sa stopiranjem:

„Kasnila sam na dogovor s prijateljicom. Znači, prvo stopiranje mi je bilo u gradu. Kasnije me znatiželja i želja za putovanjima odvukla u odluku da dignem prst i međunarodno.“

„Jednog ljetnog dana, čekao sam na magistrali iznad Raba bus za Zadar, no isti mi nije stao budući da je bio pun. Jedna cura koja je isto tako izvisila predložila da stopiramo. Te se to pokazalo prilično uspješnim, te smo ubrzo prestigli onaj isti bus, a čovjek koji nam je stao je bio prilično simpatičan. Uglavnom to je bio prijelomni trenutak, i zadnjih 13 godina sam ovisnik o stopiranju.“

Naravno, da bi ljudi nastavili stopirati treba ih nešto privući, percipirana nagrada za takvo ponašanje bi trebala biti dovoljno velika da bi se to ponašanje nastavilo. Na pitanje što im se najviše sviđa kod stopiranja su najviše navodili da vole stopirati zbog ljudi kojih se može upoznati samo na taj način putovanja (30%) zatim da ih autostopiranju vraća osjećaj slobode i uzbuđenja (29%) dok su ostali razlozi bili redom: praktičnost i cijena, pozitivna iskustva, osobni rast i nova saznanja na putu. Neki citata u vezi s ovim pitanjem su bili:

„*Posebno je. Uz to što dobiješ besplatan prijevoz dobiješ i čvršći karakter, nove vidike na život, priliku da proširiš svoje znanje i upoznaš zanimljive ljude na putu i da im pomogneš (kao i oni tebi). Čini put mnogo zanimljivijim...“*

„Sviđa mi se nepredvidljivost putovanja. Sviđa mi se onaj trenutak kad uđem u potpunosti nepoznatoj osobi u auto, taj klaustrofobičan prostor ispunjen nepoznatim, i onaj trenutak u kojemu shvatiš da osobu, s kojom ćeš provesti neko vrijeme u tom malom prostoru, moraš upoznati, otvoriti joj se i jednostavno komunicirati. Sviđa mi se i dok ne ide sve po planu, dok zapnem na čudnim cestama bez imena, bez prolaznika i bez ikakvog znanja o njima. Sviđaju mi se čak i oni trenuci kada se obuzme strah jer je mrak, hladno, jer pada kiša i jer nemam više hrane sa sobom i ne znam gdje sam. Baš zato jer u takvim trenucima upoznajem sebe i svijet. I taj strah više nije strah, nego je nešto što priželjkujem, jer onih stvari kojih sam se najviše bojala su me iznenadile u najboljem mogućem smislu, otvorile mi nove puteve i bacile me u svijet prilika, avantura i iskustava koje me formiraju iz dana u dan. “

Prema odgovorima ispitanika, stopiranje ima prednosti u odnosu na ostale metode prijevoza zato što je besplatno, zabavno, uzbudljivo, širi životne vidike i omogućuje osobni rast te upoznavanje novih ljudi. Nekad je brže od javnog prijevoza, priče vozača znaju biti i veoma zabavne i veoma korisne te se stvaraju životne uspomene. No, također upozoravaju da tijekom stopiranja stoper nije u kontroli situacije, u potpunosti ovisi o nepoznatoj osobi koja je možda neugodna ili čak opasna. Nije rijetkost da se čekajući prijevoz čeka satima, prenoći na cesti ili se otkrije da, jednostavno, na nekim mjestima autostopiranje ne funkcionira. Uz osjećaj moguće opasnosti (od pijanih ljudi, ljudi s lošim namjerama itd), neizvjesnosti koja ide uz stopiranje, frustracije od vremenskih neprilika prilikom putovanja, stoperi smatraju da može biti naporno i upoznavati ljude kad nisu raspoloženi za održavanje društvene interakcije te da znaju dobivati prijeke poglede i osude drugih. Neki od autostopera su rekli slijedeće:

„Jedna od prednosti je svakako novčana ušteda. Prednost je i veća senzibilizacija za različitosti ljudi, vjerojatno odbacivanje određenih stereotipa i predrasuda koje prema ljudima imamo (i to što više putujemo i susrećemo se s više ljudi, to se naša tolerancija i senzibilitet povećavaju). Opasno može biti ako se izgubimo, lutamo ili u nekom trenutku ostanemo bez novca. Također se slučajno možemo povesti s "krivom" osobom, primjerice u alkoholiziranom stanju ili slično.“

„Prednost autostopiranja je ujedno i mana: ne moraš planirati, ali i ne možeš planirati. Nikad ne znaš koliko će ti trebati da dođeš do naredne destinacije.

Nema nikakve posebne opasnosti u odnosu na običnu vožnju autom, ukoliko stopira muškarac. Nažalost samim devojkama ne bih nikad preporučio da stopiraju, dovoljno budala me pokupilo da znam da to i nije baš najbolja ideja. Ako su u društvu sa nekim, onda ok. Ne valja što se može zaginuti, pokisnuti do gole kože u sred ničega itd, mada ni to nije tako strašno, može ispasti dobra priča za kafanu kasnije. Nije baš "pouzdano" u smislu sigurnosti da će se stići na destinaciju u željeno vreme.“

Na pitanje da li ih je strah dok stopiraju, ispitanici su davali različite odgovore. Najveći dio ispitanika se ili ne boji (50%) ili im se strah smanjio s vremenom (20%), nekima ostaje

postojan (15%), neke je strah samo kad stopiraju sami (11%), a nekih je strah samo da će naići na dosadnog vozača (3%) ili da neće dobiti prijevoz (1%). Ispitanici su pružali ovakve odgovore:

„Nije me strah. Takve stvari treba da se rade iz uživanja, ali uvijek treba biti oprezan. Opasnost postoji, ali je strah neracionalan i on je proizvod našeg uma, mašte, nešto što se još nije desilo.“

„U početku me je bilo malo strah ali jako brzo mi je to postalo jednostavnije nego ići kupiti kartu za bus.“

„Zaista, nikada me nije obuzimao strah. Eventualno u nekim situacijama, određena doza adrenalina, kao nekom tko se nema straha od visine, nekada zaigra srce :) I to je valjda jedan od razloga zašto biramo tako nešto :)“

„Općenito ne, ali uvijek pristupam svim vozačima s dozom opreza. Pozitivno i s povjerenjem uvijek, ali s dozom opreza. Negativna iskustva nisu značajno promijenila moj opći stav prema stopiranju, jedino me podučila kako izbjeći i pripremiti se na slične situacije ako ih bude.
Sad kad nisam više mlad me je strah mladih neopreznih vozača. Kad sam bio mlad imao sam visoku toleranciju.“

Od 87 ispitanih autostopera većina ima pozitivna iskustva, njih čak 94%. 2 % je navelo kako su imali većinom negativna iskustva, a 4% ih je neutralno prema autostopiranju. No, kad ih se pita bi li preporučili stopiranje drugima, odgovori se razlikuju. Neki stopiranje u potpunosti preporučuju, govoreći o tome kako ono razvija čovjeka, koliko je zabavno, kako omogućuje nova poznanstva, lijepa sjećanja te da je to iskustvo koje bi svaki mladi čovjek trebao isprobati. Neki su se dvojili oko toga jer je to, prema jednom od ispitanika, *„sport s previše rizika“* koji nije za svih, no ipak su rekli da bi preporučili ljudima koji nemaju previše straha, ali da ne idu sami i slušaju intuiciju. Samo nekolicina je rekla da ne bi preporučila zbog negativnih iskustava: ljudi ne staju često, vozači znaju biti pijani ili iznositi stavove zbog kojih su se osjećali neugodno te vozači znaju biti dosadni. Ovo su bila neka od razmišljanja:

„Negativna. Ljudi odbijaju stati autostoperima iz nekog razloga, bila to mržnja na nekom osobnom nivou, ili strah da će im autostoper zaprljati auto, prijetiti im.“

„Nemam negativnih iskustava, makar i ona malo čudnija iskustva, ne smatram negativnima. Svako iskustvo me naučilo nečemu, a to je i primarni cilj putovanja autostopom. Nikada nisam srela nasilne ili bezobrazne ljude, samo malo drugačije od mene, drugačijih razmišljanja i pogleda na svijet. U tome je sva ljepota. Nevjerojatno puno sam naučila od svake osobe kojoj sam ušla u auto. Stoga, naravno da bih preporučila svakome! Ali to ne znači da je autostopiranje za svakoga.“

„Preporučila bih svakome, ali iz praktičnih razloga bih preporučila da prvo krenu s iskusnim stoperom, kako bi naučili gdje treba stopirati, kako izraditi table za stopiranje, kako razmišljati na stoperski način i

sl. Može se naravno i samostalno, ali je to teži način. Također, u 7-8 godina stopiranja imala sam manje neugodnih iskustava nego u jednom prosječnom izlasku u noćni klub.“

Anketa odgovara na još jedno zanimljivo pitanje: zašto ljudi prestaju stopirati? Odgovori nalažu da je to najčešće zbog nedostatka potrebe za prijevozom jer su ljudi ili dobili vlastito prijevozno sredstvo ili su bolje prometno povezani sa željenim destinacijama (38%) te zbog neugodnog iskustva ili uviđanja opasnosti (16%). Ljudi prestaju stopirati i zbog bolje financijske situacije, iritacije vozačima, osnutka obitelji, starije dobi, nedostatka vremena, nemogućnosti stopiranja na način u kojem mogu uživati i zbog toga što rjeđe putuju. No neki bivši stoperi su izgledali spremni na ideju povratka stopiranju (5%). Neki od odgovora su bili:
„Živim u području gdje je živjela Antonia Bilić“
„Trenutno imam više novaca a manje vremena, ali namjeravam opet, moguće poslije ljeta.“
„oženio se, dobio dete, supruga ne voli takav vid prevoza.“

Čini se da rijetko kad dođe do svjesnog prekida, nego autostoperi jednostavno jednog dana shvate da nisu stopirali preko godinu dana (O'Regan, 2012). Dobiju djecu, zaposle se, otkriju da je lakše i brže dolaziti do željene destinacije vlastitim automobilom te shvate da nemaju vremena za stopiranje na koje su navikli u mlađim danima. I O'Regan (2012) navodi da su dva najčešća uzroka prestanka stoperske karijere dobitak automobila ili rođenje djeteta. Dio razloga se može potražiti i u činjenici da ekstroverzija, traženje uzbuđenja i otvorenost prema iskustvu opadaju što je čovjek stariji (Larsen, Buss, 2008). Osim tih događaja O'Regan (2012) spominje da ljudi prestanu stopirati kad im sam taj čin prestane biti privlačan ili izgubi primarnu svrhu. Primjerice, autostopiranje može biti dio adolescentnog bunta i izraz vlastite individualnosti i nezavisnosti. Kad se u odrasloj dobi zapravo psihološki i ekonomski situiraju, nemaju više potrebu za takvim izražajem.

Autostopere bi se moglo podijeliti na dvije kategorije: one koji stopiraju iz želje i one koji stopiraju iz nužde. Oni koji stopiraju iz nužde imaju pretežito vanjske poticaje za to, tipa nedostatak novaca, pokvareni automobil, loš raspored javnog prijevoza i sl. Oni koji stopiraju iz vlastite želje imaju veću unutarnju motivaciju i drugačije vlastito samopoimanje. Reeve (2010) navodi kako unutar vlastitog *ja* postoji intrinzična motivacija koja mu omogućava djelovanje. Ta motivacija spontano energizira i navodi ljude da slijede i ostvare svoje interese, traže izazove u okolini itd. Neki čak odu dalje od periodičnog stopiranja i uklope stopiranje u nomadski način života te im ono postane svakodnevnica. Stopiranje može dati osjećaj

autonomije i oslobađa putnika od predodređenih vremenskih tablica, fiksnih destinacija i financijskih troškova. Također pri uspješno ustopiranim vožnjama može oslobađati od strahova i omogućiti osjećaj kompetencije i samopouzdanja. Potreba autostopera za autonomijom je pokazana u istraživanu od Franzoi (1985) u kojem se autostoperska ličnost opisivala kao ona koja ima veliku potrebu za vlastitom autonomijom te visoku toleranciju za kompleksnost i promjenu koja im ukazuje na vlastitu samo-kompetentnosti.

Prema rezultatima ovog istraživanja većina autostopera počinje stopirati ili u adolescenciji ili u ranim dvadesetima te se čini da uglavnom provedu više od dvije godine prakticirajući autostopiranje. Većina autostopera počne stopirati u društvu, a malo više od polovice ispitanika obično stopira samo, a dok malo manje od polovice obično stopira u društvu. Što se tiče opreza, 55% izvještava da im se oprez tokom stoperskog iskustva nije ni smanjio ni povećao, dok 20% kaže da im se smanjio, a 25% da im se oprez povećao. Što se tiče samih mjera opreza 46.5% ispitanika priznaje kako uopće ne razmišlja o njima, a najčešća stoperska mjera opreza je da ne idu stopirati sami 30.6%. Otprilike polovica ispitanika ima iskustva u stopiranju izvan vlastite zemlje, dok druga polovica nema.

Nakon što se dobio uvid u motive započimanja i prakticiranja stopiranja, idući problem ovog istraživanja bio je vidjeti da li se autostoperi razlikuju od neautostopera u nekim osobinama ličnosti i anksioznosti. Obradom rezultata (Tablica 3) se utvrdilo da su autostoperi manje anksiozni, zadovoljniji životom, više ekstravertirani, otvoreniji iskustvu i skloniji traženju uzbuđenja nego komplementarna grupa ispitanika koji ne stopiraju.. Anksioznost je povezana s visokom aktivnošću u BIS-u te anksiozni ljudi imaju visoku osjetljivost na podražaje koji signaliziraju moguću kaznu (Van Der Zee, Van Oudenhoven, De Grijs, 2004). Tako će ljudi s visokim razinom anksioznost vjerojatno zaobići stopiranje u širokom luku ali i potencijalni stoperi se mogu osjetiti anksiozno u vezi svoje vlastite sigurnosti. Postoje i pojedinci koji se osjećaju neugodno tražeći prijevoz, jer su uvjereni da traže uslugu koju neće ili ne mogu uzvratiti, te se mogu osjećati kao smetnja vozaču (O'Regan, 2012). Podatci od Greenly i Rice (1974) pokazuju da znanje o ili čak iskustvo s problemima i opasnostima ne vode do prestanka stopiranja. Preko 87% ispitanika u njihovom istraživanju je znalo ili čulo tokom njihovog stoperskog iskustva da je netko proživio nasilje dok je autostopirao – silovanje, pljačka i sl. 7% ih je samo doživjelo takve slučajeve, a 26% je doživjelo seksualne ponude i nasrtaje, neke su čak uhitili (u nekim državama je autostopiranje ilegalno) te su svejedno odlučili nastaviti stopirati. Čitajući rezultate tog istraživanja nije iznenađujuće da su se obradom dobili rezultati niže razine anksioznosti u autostoperskom uzorku. Osoba koja je po

svojoj prirodi anksioznija će vjerojatno izbjegavati takve, potencijalno opasne, situacije. Dalo bi se pretpostaviti da su autostoperi grupa koja ima pojačan osjećaj nade i smanjenu anksioznost u odnosu na ostatak populacije. Pojedinci s visokom razinom nade imaju osjećaj samodjelotvornosti, snažnu motivaciju za ovladavanjem zadatkom te se bolje nose s teškoćama (Reeve, 2010). Također je za odvažnost u stopiranju potrebna i razina povjerenja od strane stopera i od strane samog vozača. Trebaju oformiti aktivni odnos povjerenja koji je danas teško naći s obzirom na to koje se težište stvara na moguće probleme i izbjegavanje opasnosti. Prema Compagni-Portisu (2015) ljudi se boje nepoznatog u nepoznatim ljudima te ostatak ljudske populacije lako percipiramo drugačijima ili dalekim od nas samih. Na taj način autostopiranje se može smatrati „vježbom" dobrote i oslanjanja na druge ljude. Nešto što nas izvlači iz ljušture individualizma. U istraživanju Greenlyja i Ricea (1974) ispitanici su ozbiljno shvatili mogućnost opasnosti koja im se u svakom trenutku može dogoditi, također su rekli da s obzirom na iskustvo, smatraju da se mogu snaći i izbjeći nešto kobno *„Potrebna je dobra količina opreza pri autostopiranju; ne smatram da je stopiranje opasno ako se radi s dovoljno opreza."* To se slaže s iskazima koji su se dobili u ovom istraživanju. Naime, iako je preko 90% stopera navelo kako imaju većinom pozitivna iskustva sa stopiranjem, savjetuju oprez svim potencijalnim stoperima i podijeljeni su oko misli bi li se ta aktivnost uopće trebala preporučiti drugima. Vjerojatnost je da autostoperi imaju veći osjećaj kontrole nad situacijom ako se pridržavaju određenih pravila koja im pružaju osjećaj sigurnosti. Primjerice, slušanje intuicije ili *„izbjegavanje vozača kamiona*". Za autostopere je veoma važno da imaju povjerenja: u strance i u vlastite sposobnosti. Stoperi obično vjeruju da su ljudi većinom dobri te da su ljudi svih nacija i porijekla više slični nego što su različiti (Greenly, Rice, 1974) što je vjerojatno povezano s time da su iskusili puno više dobrote i pomoći darovane od neznanaca od prosječnog čovjeka. Naime, autostoperi su često primljeni u vozilo od ljudi koji su spremni pomoći, nerijetko čak hranom i smještajem, te nisu često izloženi prijevozu ljudi koje bi se smatralo negativnima. Također, ispitani autostoperi su imali veće životno zadovoljstvo od ispitanog nestopirajućeg uzorka (Tablica 2). Navedeni rezultati bi se mogli objasniti s prethodnim rezultatom da su autostoperi manje anksiozni od nestopirajućeg uzorka i samim time više uživaju u životu. Sretniji ljudi su optimističniji i imaju veću razinu nade što omogućava veću sigurnost u to da će se *„sve odviti tako kako treba".* Sreća je kvaliteta koja se povezuje sa ekstrovertiranijim ljudima (Larsen i Buss, 2008) pa nije čudo da se potvrdilo da su autostoperi ekstrovertiraniji od ne-stopera (Tablica 2). Kao što se već objasnilo u uvodu, Eysenck je smatrao da se ljudi razlikuju u svojoj osjetljivosti u ARAS-u koji aktivira

kortikalnu pobuđenost. Introverti veću imaju veću kortikalnu pobuđenost te obično izbjegavaju događaje ili aktivnosti koje bi ih još dodatno pobudile dok ekstroverti takve događaje traže i izazivaju jer ih dovode do optimalnog uzbuđenja i time optimalnog funkcioniranja (Larsen, Buss, 2008). To se može povezati s potrebom uzbuđenja generalno ekstrovertiranijih autostopera. Gray je napravio model BIS i BAS sustava kao alternativu Eysencovim dimenzijama ličnosti. Po njemu, razlika u osjetljivosti prema nagradi i kazni je ono što stvara razliku u ponašanju. BAS je povezan s impulzivnošću i ekstraverzijom, a BIS s anksioznošću i neuroticizmom (Larsen, Buss, 2008). BAS sustav je vrlo vjerojatno reaktivniji kod autostopera. Prema tom modelu, oni se koncentriraju na nagradu koju mogu dobiti kad stopiraju te im BIS nije puno reaktivan, to jest, na njih percipirana kazna ne djeluje ni približno toliko koliko percipirana nagrada. Dok, s druge strane, ljudi s većom anksioznošću će teže stopirati jer više regiraju na mogućnost kazne nego nagrade. Ekstroverzija dokazano ima utjecaj i na percipiranu sigurnost i percipiranje izazova naspram opasnosti (Van Der Zee, Van Oudenhoven, De Grijs, 2004). Autostoperi su otvoreniji prema iskustvu od ne-stoperske populacije (Tablica 2), što ima smisla jer se pokazalo se da ljudi koji su otvoreniji prema iskustvu reagiraju pozitivnije na potencijalno stresne situacije i pokazuju manje negativnih reakcija (Van Der Zee, Van Oudenhoven, De Grijs, 2004). Oni koji su otvoreniji prema iskustvu vjerojatno imaju emocionalne i misaone reakcije koje se bolje prilagođavaju nastaloj situaciji. Lazarus (1991, prema Van Der Zee, Van Oudenhoven, De Grijs, 2004) govori da emocionalne reakcije na stresne situacije ovise o tome da li osoba tu situaciju procjenjuje kao izazovnu ili opasnu, kao što bi stoper smatrao avanturu autostopom više kao izazov nego kao potencijalno pogubnu odluku. Otvorenost prema iskustvu je također povezana s pozitivnim afektima te osjećajima sigurnosti i percipiranog izazova (Van Der Zee, Van Oudenhoven, De Grijs, 2004). Autostoperi generalno pokazuju visoku toleranciju i prihvaćanje različitosti i negodovanje prema ikakvoj vrsti diskriminacije. Imaju egalitarijanske dispozicije i poštovanje prema marginaliziranim i stereotipiziranim grupama (Greenly, Rice, 1974). Neki autostoperi podsjećaju na moderne hipije i izražavaju interes za stvari koje se obično povezuju s otvorenošću prema iskustvu: spiritualnost, ezoterija, pacifizam, joga i meditacija, čistoća uma i tijela. Priličan broj autostopera se smatra vegetarijancima ili veganima i imaju interes prema prirodi, planinarenju i organskoj agrokulturi (Greenly, Rice, 1974). Takav skup interesa i stavova još više odražava otvorenost prema iskustvu kao karakteristiku autostoperske populacije. Stoperi imaju više rezultate na skali traženja uzbuđenja od ne-stopera (Tablica 2). Oni koji su visoko na skali traženja uzbuđenja će vjerojatnije preuzeti rizik i isprobavati

neuobičajne stvari i više će vrednovati nagradu koju dobiju od takvih aktivnosti jer im donosi željenu razinu uzbuđenja (Larsen i Buss, 2008). Osobe visoko na skali uzbuđenja objašnjavaju svoje postupke mišljenjem da su u kontroli situacije, zbog osobnih vještina i sposobnosti te na taj način ignoriraju opasnost. Zuckerman (1994, prema Rosenbloom, 2003) kaže da će percipirana opasnost neke aktivnosti biti manja što pojedinac ima veću potrebu za uzbuđenjem. Tomu može biti biološki i kognitivni uzrok. Zuckerman smatra da veća aktivacija norepinefrina pod stresnim situacijama može imati adaptivni učinak na osobu i smanjiti paralizirajući efekt bihevioralno inhibirajućeg sustava. Posljedica toga bi bila da osobe visoko na skali traženja uzbuđenja ne iskuse paralizirajući efekt anksioznosti na isti način kao osobe s niskom razinom traženja uzbuđenja i na taj način ne izbjegavaju slične situacije (Rosenbloom, 2003). Još jedan biološki uzrok povišenog traženja uzbuđenja se može naći u enzimima MAO. Monoamin oksidaze su enzimi koji rade tako da razgrade neurotransmiter nakon što je on prebacio živčani impuls s jednog neurona na drugi. U slučaju kada ima previše enzima MAO oni razgrade suviše neurotransmitera i živčana aktivnost je smanjena. Kada je nedostatak MAO enzima tada ostaje previše neurotransmitera u sinapsi te se odvija višak živčanog uzbuđenja. Ljudi koji postižu visoke rezultate na skali traženja uzbuđenja imaju niske razine MAO u krvi (Zuckerman, 1991, prema Larsen, Buss, 2008). Rizično ponašanje bi samo sebi moglo služiti kao pozitivno potkrjepljenje – primjerice, nekome pobjegne autobus i svejedno uspije doći do svoje destinacije jer je odlučio riskirat i „*dignuti palac*“.

Možda se ideja autostopiranja kao avanture koja nadilazi opasnost može shvatiti kroz citat kojeg je jedan Garnerov (2008) ispitanik rekao *„Postoje vrjednije stvari od sigurnosti, a te stvari se izgube ako se mi izgubimo u strahu“.*

Što se tiče nedostataka ovog istraživanja, jedno od njih je da se ispitanici nisu uspješno uparili prema godinama, iako su obje grupe ispitanika imali prosječnu dob koja je bila u srednjim dvadesetim godinama, to je ipak moglo imati utjecaja na rezultate. Zanimljivo je primijetiti kako je grupa sa većim prosjekom godina ima veće rezultate u traženju uzbuđenja, ekstroverziji i otvorenosti prema iskustvu jer su to crte ličnosti u kojima se obično dobije manji rezultat na upitnicima ličnosti s porastom godina (Larsen i Buss, 2008). To je možda moglo odraziti i na veličinu efekta utvrđenih razlika (Tablica 2) koji je malen za otvorenost prema iskustvu i zadovoljstvom životom i srednji za traženje uzbuđenja. Zanimljivo je kako je ipak veličina efekta za ekstroverziju bila velika pa bi to moglo ukazati na to da se ta crta ličnosti može zbilja smatrati karakteristikom autostoperske populacije. To se može vidjeti i po

tome koliko je ispitanika navelo da im se kod autostopiranja najviše sviđa što mogu upoznavati nove ljude i čuti njihove priče. Također bi bilo bolje da se za provjeravanje zadovoljstva životom koristila skala s više dimenzija te da je sam uzorak ispitanika bio veći, te da se odabrao bolji, precizniji kriterij za odabir autostopera. U ovom istraživanju je kriterij bio da su se autostoperima smatrali ljudi koji su stopirali više od tri puta. Za buduća istraživanja bi bilo dobro da se ispituju ljudi koji ne stopiraju iz nužde, već iz same želje za stopiranjem jer vjerojatno postoji razlika u osobnosti onih koji stopiraju iz užitka naspram onih koje okolnosti na to primoraju. Primjerice, u istraživanju Greenlyja i Ricea (1974) je postojala razlika u percepciji opasnosti autostopera koji češće stopiraju i onih koji stopiraju sami od onih koji rjeđe stopiraju i stopiraju u društvu. Oni koji su stopirali samostalno i češće su percipirali opasnost manjom. Ispitanici su se u ovom istraživanju prikupljali tehnikom snježne grude, što je moglo dovesti do toga da su si međusobno slični pojedinci prosljeđivali upitnik. Kako bi se zahvatio što veći uzorak bilo bi najbolje da buduća istraživanja budu provedena na engleskom jeziku, budući da je to jezik kojeg velik broj ljudi iz različitih zemalja razumije.

ZAKLJUČCI

1. Rezultati kvalitativne analize nalažu da postoje dva razloga za početak stopiranja: ljudi su ili primorani na to ili se samostalno žele odvažiti na taj podvig. Najčešće se započne stopirati iz praktičnih razloga poput kašnjenja, nedostatka financija ili nepostojanja pogodnog prijevoznog sredstva, a kasnije se stoperima obično svidi sam čin stopiranja pa većina upravo zato nastavlja stopirati. Stoperi uglavnom imaju pozitivna iskustva, te se ne boje stopirati, iako su svjesni opasnosti koje ono donosi i ne bi ga tako lako preporučili drugim osobama. Najčešći razlozi prestanka stopiranja su gubitci primarnih motiva za stopiranje, odnosno povoljnija financijska situacija, posjedovanje osobnog automobila, bolja organizacija javnog prijevoza te prestanak uživanja u stopiranju. Drugi najveći razlog je doživljena neugodna situacija ili uviđanje opasnosti stopiranja. Ostali razlozi su starija dob, manjak vremena za stopiranje i osnivanje obitelji.
2. Autostoperi su generalno ekstrovertiraniji i otvoreniji prema iskustvu, imaju veću razinu traženja uzbuđenja, zadovoljniji su životom te su manje anksiozni od komplementarne grupe ispitanika koji ne stopiraju.

LITERATURA

Boyle, G. J. (1995), Myers-Briggs Type Indicator (MBTI): Some Psychometric Limitations, *Australian Psychologist*, 30 (1), 71–74. DOI:10.1111/j.1742-9544.1995.tb01750.x

Boyle, G. J., Saklofske, D. H., & Matthews, G. (2015). *Measures of personality and social psychological constructs*. Amsterdam: Elsevier/Academic Press.

Cliffor, M. M., Cleary, P. (1971). *The Odds in Hitchhiking*. University of Iowa/University of Wisconsin

Compagni – Portis, J. A. (2015). *Thumbs Down: America and the Decline of Hitchhiking* (završni rad). Wesleyan University

Franzoi, S. (1985). Personality Characteristics of the Cross Country Hitchhiker, *Adolescence*, 20, 655-688

Garner, A. (2008). *Risk and reward: the (lost?) art of hitchhiking*, Universitiy of Melbourne

Greenly, J.R., Rice, D.G. (1974). Female Hitchhiking: Strain, Control, and Subcultural Approaches, *Sociological Focus*, 7 (1), 87-100

Grös, D. F., Antony, M. M., Simms, L. J., Mccabe, R. E. (2007). Psychometric properties of the State-Trait Inventory for Cognitive and Somatic Anxiety (STICSA): Comparison to the State-Trait Anxiety Inventory (STAI). *Psychological Assessment*, 19(4), 369-381. doi:10.1037/1040-3590.19.4.369

Gueguen, N. (2007). Bust Size and Hitchhiking: A Field Study, *Perceptual and Motor Skills,* 105, 1294-1298. DOI: 10.2466/pms.105.4.1294-1298

Gueguen, N. (2010). Color and Woman Hitchhikers' Attractivness: Gentlemen Drivers Prefer Red, Col Res Appl, 37, 76-78. DOI: 10.1002/col.20651

Hitchwiki.org. Zadnje posjećeno u rujnu, 12. 2017. http://hitchwiki.org/en/Hitchhiking

Johnson, R.W., Johnson, J.H. (1978). *A Cross-Validation Of The SN Scale On The Psychological Screening Inventory With Female Hitchhikers*. University of Wisconsin/University of Utah

Kaufman, B. S.(2013). Opening up Openness to Experience: A Four-Factor Model and Relations to Creative Achievement in the Arts and Sciences, *The Journal of Creative Behavior*, 47(4), 233–255

Knight, R. G., Waal-Manning, H. J., & Spears, G. F. (1983). Some norms and reliability data for the State-Trait Anxiety Inventory and the Zung Self-Rating Depression scale. *British Journal of Clinical Psychology*, 22(4), 245-249. doi:10.1111/j.2044-8260.1983.tb00610.x

Križanić, V., Greblo, Z, Knezović, Z. (2015). Mjere osjetljivosti bihevioralnoga inhibicijskog i aktivacijskoga sustava kao prediktori dimenzija petofaktorskoga modela ličnosti, *Psihologijske teme*, 24 (2), 305-324

Larsen, R. J., & Buss, D. M. (2008). *Personality psychology: Domains of knowledge about human nature*. London: McGraw-Hill Higher Education.

Mellanby, J., Zimdars, A. (2010). Trait anxiety and final degree performance at the University of Oxford. *Higher Education*, 61(4), 357-370. doi:10.1007/s10734-010-9335-5

Mewes, M. (2016) *Riding with Strangers. An Ethnographic Iquiry into Contemporary Practices of European Hitchhikers*, University of Hamburg

Penezić, Z. (2008). *Zbirka psihologijskih skala i upitnika*. Zadar : Sveučilište u Zadru

Pudinski, W. (1974). *California Criimes and Accidents Associated with Hitch-Hiking*. California Highway Patrol, Operational Analysis Section

Rinvolucri, M. (1974). *Hitch-hiking*. London: Samoobjavljena knjiga

Reeve, J. (2015). *Understanding motivation and emotion*. Hoboken, NJ: Wiley

Rosenbloom, T. (2003). Risk evaluation and risky behavior of high and low sensation seekers. *Social Behavior and Personality: An international journal*, *31*, 375-386. DOI: https://doi.org/10.2224/sbp.2003.31.4.375

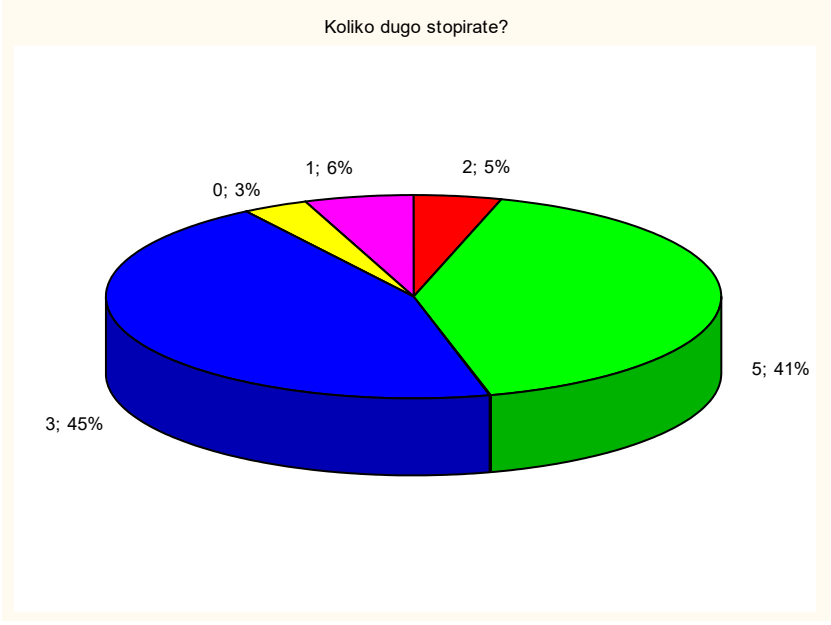
Snyder, M., Ckethek, J., Keller, K. (1974). *Staring and Compliance: A Field Experiment on Hitchhiking Journal of Applied Social Psychology*, University of Minnesota

Speilberger, C.D., Vagg, P. R. (1984). Psychometric Properties of the STAI: A Reply to Ramanaiah, Franzen, and Schill, *Journal of Personality Assessment*, 48:1, 95-97, DOI: 10.1207/ s15327752jpa4801_16

Spielberger, C. D. (2010). *State-Trait Anxiety Inventory.* Corsini Encyclopedia of Psychology. 1. DOI: 10.1002/9780470479216.corpsy0943

Van Der Zee, K., Van Oudenhoven, J. P. and De Grijs, E. (2004), Personality, Threat, and Cognitive and Emotional Reactions to Stressful Intercultural Situations. *Journal of Personality*, 72. 1069–1096. DOI:10.1111/j.0022-3506.2004.00290.x

PRILOG



Slika 1. Grafički prikaz koliko dugo ispitanici stopiraju

Legenda:

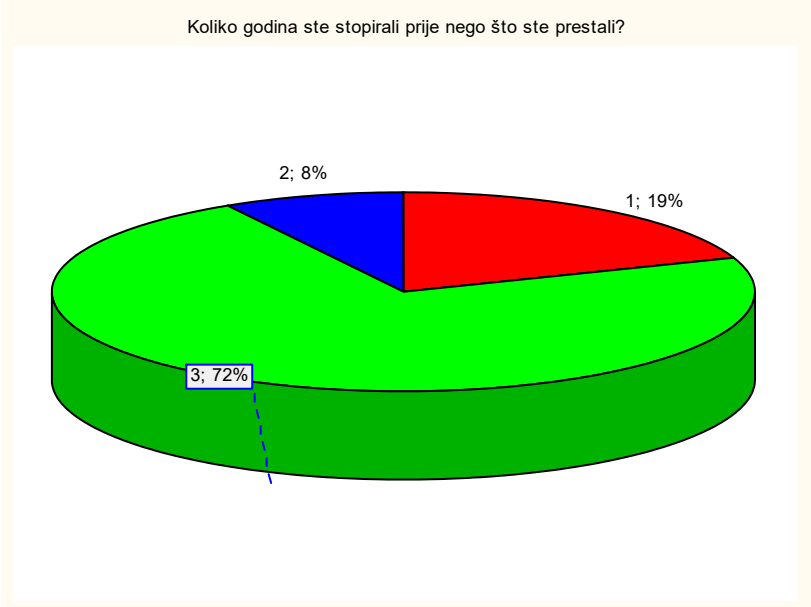
0 – manje od godinu dana

1 – godinu dana

2 – dvije godine

3 – više od dvije godine

5 – prestali su stopirati



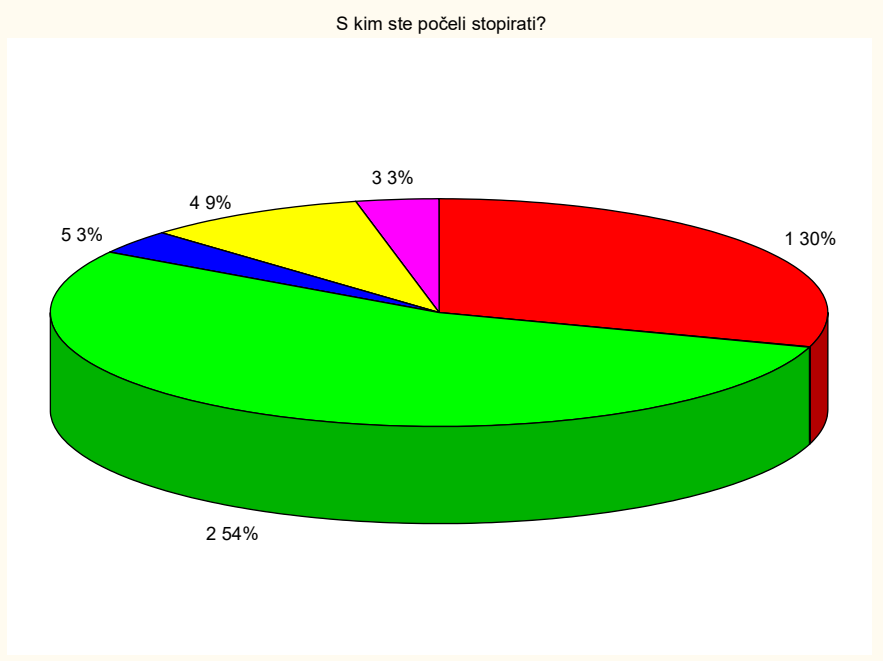
Slika 2. Grafički pokazatelj koliko su bivši autostoperi stopirali prije nego li su prestali s tom aktivnošću (N=87).

Legenda:

1 - Jednu godinu

2 – dvije godine

3 – više od dvije godine



Slika 3. Grafički prikaz udjela toga s kime su ispitanici prvi put stopirali (N=87).

Legenda:

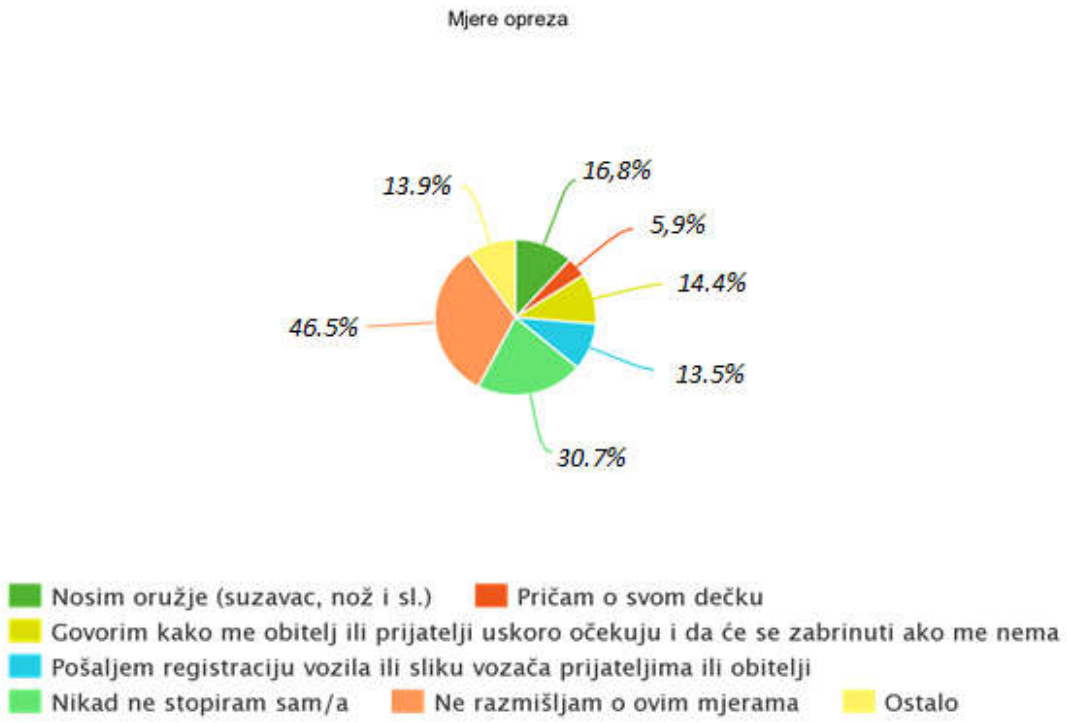
1 – sam/a

2 – u društvu prijatelja

3 – u društvu nepoznatih ljudi

4 – u društvu poznanika

5 – s partnerom



Slika 4. Grafički prikaz omjera različitih korištenih mjera opreza pri stopiranju (N=87)