

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Katedra psychologie

MINDFULNESS V ŘIDIČSKÉ PRAXI
MINDFULNESS IN DRIVING PRACTICE



Magisterská diplomová práce

Autor: **Bc. Kseniya Lapotka**

Vedoucí práce: **doc. PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.**

Olomouc

2023

Poděkování

Na tomto místě bych v první řadě ráda poděkovala doc. PhDr. Matúšovi Šuchovi, Ph.D. za jeho odborné vedení a podporující přístup po celou dobu realizování této práce. Zvlášť poděkování patří každému respondentovi, který věnoval svou energii a čas na spolupráci v dané studii.

Zde chci také vyjádřit svou velkou vděčnost mé rodině a kamarádům z Běloruska, kteří jsou pro mě oporou a příkladem neuvěřitelné síly a odolnosti vůči nepříznivým životním podmínkám. Bez své „české rodiny“, kterou tvoří můj přítel a kamarádky, by vznik této práce byl těžce představitelným. Děkuji jim za to.

Místopřísežně prohlašuji, že jsem magisterskou diplomovou práci na téma: „Mindfulness v řídičské praxi“ vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V dne

Podpis

OBSAH

OBSAH	3
ÚVOD	5
TEORETICKÁ ČÁST	6
1 Koncepce mindfulness	7
1.1 Krátký historický exkurz mindfulness	7
1.2 Pojetí mindfulness.....	8
1.2.1 Mindfulness: stav, rys nebo dovednost	10
1.3 Mindfulness a vybrané příbuzné pojmy	12
1.4 Postojové charakteristiky mindfulness.....	13
1.5 Praktikování mindfulness	15
1.5.1 Formální cvičení	16
1.5.2 Neformální cvičení.....	17
1.6 Terapeutické přístupy založené na mindfulness	17
1.6.1 MBSR.....	17
1.6.2 MBCT.....	19
1.6.3 DBT.....	20
1.6.4 ACT.....	20
1.7 Kritika mindfulness.....	21
2 Mindfulness v kontextu řízení motorového vozidla	23
2.1 Problematika pojetí mindfulness v dopravním kontextu.....	24
2.2 Oblasti zkoumání mindfulness v kontextu řízení	25
2.2.1 Nepozornost a fenomén „bloudění“ mysli	26
2.2.2 Rozptylující aktivity.....	28
2.2.3 Agresivní projevy.....	30
2.2.4 Aberantní a nebezpečné řidičské chování	32
2.3 Možnosti měření mindfulness v rámci dopravní psychologie.....	35
2.4 Aplikace mindfulness v dopravním kontextu.....	37
2.4.1 Meditační mindfulness nahrávky pro řidiče.....	37
2.4.2 Vzdělávání řidičů	38
2.4.3 „Mindfulness Concept Car“	39
VÝZKUMNÁ ČÁST	40
3 Výzkumný problém a cíl	41
3.1 Výzkumné otázky	42
4 Metodologický rámec	43
4.1 Typ výzkumu	43
4.2 Metoda získávání dat.....	43
4.3 Zpracování a analýza dat.....	46

4.4	Etický rámec	47
5	Výzkumný soubor	48
5.1	Popis výběrových kritérií	48
5.2	Způsob výběru výzkumného souboru	49
5.3	Popis výzkumného souboru	49
6	Výsledky	51
6.1	Společná témata	51
6.1.1	Uvědomění si	54
6.1.2	Seberegulace	56
6.1.3	Zklidnění se	61
6.1.4	Snížení agresivních a impulzivních projevů.....	63
6.1.5	Mindfulness jako zdroj pozitivních prožitků.....	65
6.1.6	Bezpečnost.....	66
6.1.7	Interpersonální změny	68
6.1.8	Snížení používání mobilního telefonu či radia	70
6.1.9	Emočně napjatá situace jako spouštěč mindfulness.....	71
6.1.10	Situace omezující mindfulness	72
6.1.11	Vnímaný přínos mindfulness pro řízení	73
6.2	Odpovědi na výzkumné otázky.....	74
7	Diskuze.....	78
	ZÁVĚR	85
	SOUHRN	86
	LITERATURA	90
	SEZNAM PŘÍLOH	101

ÚVOD

O mindfulness se píše a mluví více a více. Ať už ve veřejném nebo vědeckém prostoru. V knihkupectvích častěji narazíme na publikace o něm a na sociálních sítích vzniká větší počet profilů s tímto názvem. Zdá se, že dnešní společnost v tom vidí větší smysl vzhledem k narůstajícím každodenním požadavkům a rušnějšímu stylu života. Jedinec v moderním světě hledá způsoby, které mu pomůžou vyrovnat se se všudypřítomným stresem a získat větší vědomou kontrolu nad životními situacemi a její větší akceptaci.

Co když tato situace je řízení automobilu? Rychlejší a rozmanitější způsob života se jednoznačně odrazil na silnicích. Hustější provoz, omezené možnosti parkování a s tím související někdy nepřiměřené reakce různých účastníků provozu. To všechno je poněkud velkou výzvou pro řidiče. Aktuálně se na něj kládou vysoké požadavky na pozornost, ignoraci rozptýlení a přiměřený způsob reagování vůči prožívanému stresu či tenzi. Měníci se okolnosti můžou donutit řidiče přímo či nepřímou hledat řešení, jak zůstat vyrovnaný a obezřetný v silničním provozu. Může kultivace mindfulness, jakožto cesta k uvědomování si přítomného okamžiku, být přínosným nástrojem minimálně pro řidiče?

Podobnou otázku si kladou autoři poměrně čerstvých výzkumů ze zahraničí. Zkoumání role mindfulness v dopravním kontextu je relativně v začátcích. Omezený počet studie a jejich forem mě vyzval k rozhodnutí prohloubit empirické poznatky o mindfulness v řídičské praxi. V České republice poslední desetiletí zájem o jeho praktikování vzrostl. Stejně jako potřeba vzniku tuzemských studií, které by byly postavené na individuálních zkušenostech řidičů osobních vozidel kultivujících mindfulness. Proto v rámci této práce projeví snahu o zjištění jejich pohledů na to, jaký má mindfulness dopad na způsob jejich řízení. A zároveň se zaměřím na jeho uplatnění řidiči za jízdy. Tento výzkumný krok by pomohl rozšířit poznatky v této oblasti a taktéž by mohl sloužit jako vodítko pro další výzkumy v rámci dopravní psychologie.

„Mindfulness je dokonale přenosná; můžete ji použít, kdekoli, kdykoli zcela nenásilně“

Sharon Salzberg

TEORETICKÁ ČÁST

1 KONCEPCE MINDFULNESS

Teoretickou část dané práce začneme představením koncepce mindfulness (česky „všímavost“). V rámci posledních desetiletí lze vidět obrovský zájem odborníků zkoumajících mindfulness a narůstající frekvenci jeho praktického využití. V této kapitole se čtenář seznámí s rozvojem této koncepce, jak je pojmána a na základě čeho je stanovena. Zároveň bude obeznámen s možnostmi její aplikace, včetně kritických úvah.

1.1 Krátký historický exkurz mindfulness

Schopnost být všímavý (být mindful) je přítomna v každém z nás, její zkoumání a praktikování má hluboké kořeny. Vychází z Východní filozofie, pokud budeme přesněji z Buddhova učení, provázející nás cestou postupného a systematického rozvíjení mindfulness. Tato cesta směřuje k mírnění našeho utrpení, což postupně otevírá dveře k dosažení nibbány (Benda, 2010). Jazyk nejstarších buddhistických písem, který nese název *Pali*, jmenuje fenomén mindfulness jako *sati* (Stahl & Goldstein, 2019). Buddhistická meditace již 2600 let otevírá člověku cestu k pěstování a vzkvétání jeho všímavosti. V začátcích se praxe mindfulness rozvíjela hlavně v mnišském a světském prostředí různých asijských zemí (Kabat-Zinn, 2016). Avšak můžeme konstatovat, že být v přítomném okamžiku a být mindful patří i k jiným duchovním tradicím včetně křesťanství, judaismu, taoismu, islámu (Stahl & Goldstein, 2019).

V první polovině 20. století mezi západními psychology panoval spíše teoretický přístup k meditaci všímavosti a vhledu, vycházející z tehdy dostupné literatury. Podstatnější změny nastaly v druhé polovině daného století, kdy v důsledku dlouhotrvajících válek v jihovýchodní části Asie byli buddhističtí mniši a učitelé nuceni opustit své rodné země a vydat se cestou na Západ. V opačném vektoru, mládež ze Západu se toužila naučit podstatě a cvičit mindfulness meditaci od zkušených asijských učitelů. Díky podobným migracím se povědomí a praktikování mindfulness rozrůstalo (Stahl & Goldstein, 2019). Jedním z mladých nadšenců meditačních postupů, kteří odcestovali na Východ, byl český psycholog Mirko Frýba (Benda, 2010). Postupem času vytvořil inovační psychoterapeutický přístup s názvem *satiterapie*, neboli „léčba

všímavosti“, vycházející z buddhistického učení a využívající mindfulness meditaci (Benda, 2010; Šlepecký et al., 2018).

Na tomto místě je také nutno uvést amerického psychoterapeuta Kabat-Zinna, který přispěl k rozvoji koncepce mindfulness v západních zemích. Spolu se svými kolegy se mu podařilo vytvořit první program pro zmírňování stresu pomocí mindfulness, který pak posunul jeho praktické využití kupředu (Šlepecký et al., 2018). S určitou mírou odvahy můžeme nahlížet na jeho nejpopulárnější publikaci s názvem „Život sama pohroma“ jako na „bibli mindfulness“. V rámci jejího nejnovějšího vydání autor uvádí, že posledních desetiletích trend praktického využití mindfulness exponenciálně roste. Velkou roli v rozvoji této koncepce také hraje neustále rozrůstající se mainstreamový časopis *Mindful*. Ve vědecké oblasti existuje časopis *Mindfulness*, který je neustále rozšiřován a obohacován o nové poznatky (Kabat-Zinn, 2016).

1.2 Pojetí mindfulness

Velký počet současných autorů poskytují pojetí mindfulness, které je do jisté míry ve shodě s psychologií abhidhammy (klasická scholastická sbírka buddhistické psychologie), resp. vychází z praxe meditace všímavosti a vhledu (Benda, 2007, str. 130). Pokud ale ještě na chvíli zůstaneme v počátcích pojetí této koncepce, je možné podívat se na ni z hlediska buddhistické filozofie, která místo pojmu mindfulness využívá svůj původní pojem – *sati*, jak již bylo zmíněno výše. Toto podstatné jméno pochází ze slovesa *sarati* („pamatovat“), na které můžeme nahlížet dvěma způsoby. V prvním případě jej můžeme chápat jako aspekt paměti (*anussati*) nebo vzpomínku (*patissati*), která přispívá k většímu uvědomění. V druhém případě mluvíme o uvědomění si přítomného okamžiku, o jakési „přítomnosti myslí“, která umožňuje člověku zůstat bdělý v prožití přítomného okamžiku. Taková "bdělost" je zase chápána jako podpora vzpomínkové funkce. Zde *sati* má schopnost nejen všimnout si, co se děje kolem, ale také umožňuje širší vnímání objektů ve vztahu k jiným objektům a jejich doprovodným mentálním faktorům (Gilpin, 2008).

V rámci klasického buddhismu nehovoříme o *sati* jako o samotném cíli. Spíše na rozvoj mindfulness nahlíženo jako na cennou dovednost, neboť nám pomáhá redukovat trápení a vést k uklidnění a stavu spokojenosti, který je charakterizován trvalou emoční rovnováhou a psychickou pohodou (Gethin, 2001). Tato východní koncepce mindfulness zdůrazňuje procesuální složku vědomí, na rozdíl od západní koncepce, soustřeďující se na obsah vědomí (Šlepecký et al., 2018). Podle klasické

východní literatury klíčovou roli hraje dlouhotrvající meditace všímavosti, které otevrou cestu k hlubší vnitřní zkušenosti a porozumění mindfulness jako soustavnému procesu záměrného uvědomění si přítomného okamžiku a vnímané zkušenosti s otevřeným srdcem, který se skládá z různých etap (Chiesa, 2013).

Frýba přirovnává mindfulness ke krátkodobé paměti v kontextu západní psychologie a k „fenoménu neustále duchapřítomnosti, která vše zaznamenává a nic nepotlačuje“. Podle něj „všímavost spočívá v plynulém vnímání, v neselektivním pojmání a zaznamenávání skutečných dějů a v nic nevyřazujícím zapamatování toho, co se skutečně událo. Všímavost se vždy vztahuje na celé pole našeho zážitku skutečnosti nyní a teď“ (Frýba, 2003, str. 17, in Benda, 2007).

Lze si povšimnout, že k jedné z nejčastěji citovaných definicí mindfulness v současnosti patří výklad Browna a Ryana (2003), kteří ho pojímají jako stav uvědomování a rozpoznávání toho, co se odehrává v přítomném okamžiku, jako schopnost jedince prožívat současnou zkušenost nehodnotícím způsobem. Již dříve zmíněný Kabat-Zinn také přispěl psychologii modernější podobou definice. Nahlíží na mindfulness jako na uvědomění si, objevující se pomocí záměrného věnování pozornosti přítomnému okamžiku a bez hodnocení (Kabat-Zinn, 2003). Jinak řečeno, jedná se o schopnost nezaujatě zaznamenávat psychické a tělesné fenomény prožívané v přítomném okamžiku, schopnost být duchem přítomný tady a teď (Benda, 2010).

Ve snaze operacionalizovat Kabat-Zinnovu definici mindfulness, Bishop et al. (2004) přišli se závěrem, že tato koncepce by měla být považovaná za zvláštní zaměření pozornosti, charakterizované dvěma složkami. První složka zahrnuje samoregulaci pozornosti vůči bezprostřednímu přítomnému okamžiku. Zároveň je tady mindfulness definováno jako forma psychické dovednosti nebo stavu, která se aktivuje při cíleném věnování pozornosti v přítomném okamžiku. Druhá složka mindfulness se týká přijetí vlastního nastavení vůči vlastnímu zážitku ve formě zvědavosti, otevřenosti a přijetí. Vztahuje se spíše k osobnostním charakteristikám, které slouží jako základ k všímavým tendencím, a zároveň jsou navzájem s ním propojené.

Za představitelku moderního západního přístupu k mindfulness můžeme považovat paní profesorku oboru psychologie na Harvardově univerzitě Ellenu Langerovou. Ta popisuje mindfulness jako kognitivní proces, který zahrnuje otevřenost, zvědavost a uvědomování si více než jedné perspektivy (Langer, 1989).

Také nabízí pohled na mindfulness z jeho protipólu, který nese název *mindlessness*. Ten je chápán jako pasivní stav vědomí, ve kterém minulost předurčuje

současnost. To, kde nejsme citliví vůči kontextu, kde máme jeden pohled na věc a kde pravidla a stereotypní způsoby myšlení určují naše chování (Langer, 2014).

Sama Langerová nepovažuje koncepci za jakýsi „studný“ kognitivní proces, spíše definování bylo ovlivněno tehdejší „kognitivní revolucí“ (Langer, 2014). Podle ní mindfulness patří k všeobecným schopnostem jedince, které nemusí posilovat pomocí praktikování meditace. K rozvoji mindfulness dojde tehdy, kdy budeme zaměřovat naše vědomí na přítomný okamžik, dokážeme mít otevřený postoj vůči novým podnětům, budeme bdělými vůči měnící se přítomnosti a citliví vůči různým kontextům (Langer, 2014). Benda (2007) zde konstatuje skutečnost, že podobný přístup k mindfulness je v rozporu s pojetím tohoto fenoménu v systému abhidhamma.

Brown et al. (2007) upozorňují také na to, že mindfulness nám umožňuje být v přímém a okamžitém kontaktu s událostmi, jakmile vzniknou. A to tím způsobem, že naše vědomí bude přebývat ve stavu svěžesti a jasnosti bez zapojení zvyklého, pro nás automatického způsobu myšlení. Tento stav vědomí je klíčem k flexibilnějším a objektivnějším psychickým a behaviorálním reakcím.

Nutno také zmínit, že koncepce mindfulness přitahuje velký zájem odborníků z různých akademických oborů, jako je psychologie, medicína a náboženství, mající rozličná stanoviska na podkladě vlastního teoretického zaměření. Často nahlíží na mindfulness jako na určitý prostředek léčby takových stavů, jakými jsou například stres, deprese, úzkost, negativní myšlenky či pocity, případně fyzické nepohodlí (Nilsson, 2021). O mindfulness v kontextu dopravní psychologie budeme pojednávat v Kapitole 2.

1.2.1 Mindfulness: stav, rys nebo dovednost

Předchozí kapitola zjevně poukazuje na nejednotnost pohledů různých autorů na koncepci mindfulness. Z této barevné palety definic a vymezení lze na mindfulness nahlížet jako na psychický stav (angl. *state*), na osobnostní rys (angl. *trait*) nebo získanou dovednost (angl. *skill*).

Pod stavem se rozumí stupeň mindfulness prožívaném v určitém okamžiku. Již výše zmíněný Bishop (2004) jej považuje za jakýsi mód neboli stav, který je udržovaný pouze tehdy, když pozornost zaměřujeme na zážitek otevřeným a neposuzujícím způsobem. Podle Lau et al. (2006) tohoto stavu můžeme dosáhnout pomocí praktikování mindfulness meditace. Tomuto tvrzení by mohly přispět také poznatky z neurobiologie, svědčící o změnách ve struktuře a funkcích mozku v důsledku meditování mindfulness.

Autoři tohoto výzkumu pracovali s takovými jeho komponentami jako regulace pozornosti, uvědomění si vlastního těla, regulace emocí a změna pohledu na sebe (Hölzel et al., 2011).

Odlišný názor mají Brown a Ryan (2003), podle kterých se mindfulness jeví jako obecná tendence být všímavý. Jedná se o relativně stabilní rozdíly mezi lidmi ve schopnosti být všímavým a v míře zapojení se do procesů mindfulness. Je tedy stabilní z časového hlediska (Eisenlohr-Moul et al., 2016) a nevyžaduje speciálních intervencí (Brown & Ryan, 2003). Můžeme to také popsat jako predispozici být všímavý (Baer et al., 2006). Jiní autoři předpokládají, že posílení mindfulness jako osobnostního rysu můžeme dosáhnout díky jeho zvyšování jako stavu během meditačního praktikování (Duany & Mouloua, 2022). Ačkoliv ve svém experimentálním výzkumu našli Kiken et al. (2015) potvrzení, kladou důraz na individuální rozdíly lidí v procesu změny, tzn. rychlost učení se a vznik změn budou odlišnými mezi jednotlivými jedinci.

Z jiného hlediska můžeme mindfulness nacvičit, tzn. postupně a cíleně rozvíjet dovednost plného prožívání přítomného okamžiku. Ta nám umožňuje být méně reaktivní vůči tomu, co se v daný okamžik děje, a také umožňuje vytvořit cestu k moudrému myšlení skrz optimální kombinaci emocionálního a racionálního myšlení (Germer, 2004; Šlepecký et al., 2018).

Na základě zkušeností s tréninkem mindfulness, Dimidjianová a Linehanová (2003) rozlišily několik druhů mindful (všímavých) dovedností, jež můžeme získat skrz praktikování. Jednou z nich je všímavé *pozorování*, které nám umožňuje pečlivé zpřítomnění vnitřních procesů (např. myšlenky, emoce) a vnějších podnětů (např. hmatové počítky, zvuky). Můžeme se naučit plně prožívat přítomný okamžik, pozorovat, co se zrovna děje, než bychom unikali situaci a zároveň nepříjemným emocím. Ovšem tato dovednost vyžaduje schopnost udržet si odstup od současného dění a mít na něj náhled (Linehan, 1993). Spolu s tím se můžeme naučit *jednat či plně participovat* vědomým způsobem, tzn. co nejvíce se zapojíme do činnosti v přítomném okamžiku s plnou pozorností. Dále je možno rozvinout dovednost *přijetí bez posouzení*, kde jednoduše nebudeme nějakým způsobem hodnotit své vlastní zkušenosti, které jsou tady a teď. Jako další dovednost mindfulness autorky uvádí *popisování či vyjadřování naší zkušenosti*, kde okamžitě a bez posouzení označujeme své pozorování bez jakékoliv koncepční analýzy. Před tím bychom se však měli naučit nebrat své emoce nebo myšlenky doslova (Linehan, 1993).

1.3 Mindfulness a vybrané příbuzné pojmy

Ve snaze hlubšího a jasnějšího vymezení pojetí mindfulness se v této podkapitole zaměříme na takové koncepce jakými jsou *flow*, *mindlessness* a *relaxace* v porovnání s mindfulness. Zde je naším cílem porozumět, v jakých aspektech jsou si podobné a v čem jsou jejich odlišnosti.

Mindfulness a flow. Flow stejně jako mindfulness lze považovat za koncepci z oblasti pozitivní psychologie, poněvadž jsou spojené s optimálním prožíváním. Zároveň zrovna tyto pojmy získávají větší popularitu ve společnosti (Sheldon et al., 2015). Překlad anglického termínu „flow“ znamená *plynutí*. Jedná se o absorbující psychický stav, který vzniká spontánně během ponoření se do činnosti, která je pro jedince optimálně náročná. Tento mentální stav představuje velkou a intenzivní koncentraci na určitý úkol, ztrátu sebeuvědomění a distorzi vnímání času (Csikszentmihalyi, 1990). Obě koncepce jsou považované za stavy, kdy je člověk zcela zapojen do přítomného okamžiku. Zároveň jsou podobné svou odměňující povahou pro člověka. V některých aspektech jsou však odlišnými. Mindfulness probouzí vnitřního pozorovatele ve snaze udržet uvědomování si přítomného okamžiku, zatímco flow tlumí vnitřního pozorovatele ve změněném stavu vědomí, kde se okamžik rozostří v nepřetržitý proud určité aktivity (Sheldon et al., 2015).

Mindfulness a mindlessness. Již z názvu obou konceptů je patrné, že se jedná o opačné fenomény. Jak bylo zmíněno dříve, Langerová (1989) byla jednou z prvních, kdo přišla s pojmem *mindlessness* a tyto koncepty začala zkoumat společně. Podle autorky se projevují stejně silně, ovšem *mindlessness* se jeví být poměrně desktruktivním, neboť označuje rigidní způsob našeho zacházení s informacemi. Člověk si tedy není vědomý jiných možných řešení, není otevřený k přijetí nových informací a také zapomíná na kontext a ztrácí náhled.

Jak již bylo uvedené dříve, mindfulness je vázané na přítomný okamžik. Naproti tomu jeho protějšek *mindlessness* je založen na minulosti, např. denní snění, jízda na „autopilota“ (Langer & Piper, 1987). Právě *mindlessness* se dle Hogana (2009) projevuje v našem chování ve zmíněném módu „autopilota“, který však může přispět k účinnosti toho, co zrovna děláme.

Mindfulness a relaxace. Ačkoliv mohou tyto pojmy na první pohled působit odlišně, často jsou komunikovány zaměnitelným způsobem. V krátkosti se proto zaměříme na jejich shodné i rozdílné stránky, neboť se to jeví jako nápomocné z hlediska

teoretického i praktického.

Této problematice se věnovali američtí badatelé Luberto et al. (2020), kteří spatřují rozdíly v teoretických základech obou zmíněných pojmů. Zde je mindfulness vztahováno spíše k negativnímu vlivu automatických reakcí a vyhýbání se zkušenostem, jež mohou vést s rigidnímu způsobu života. Také zdůrazňují, že pokud naše myšlenky považujeme za fakta, mohlo by to vést k určitému problému. Relaxace je spíše označovaná jako stav, potlačující stresovou reakci našeho organismu a posilující vnitřní zdroje, které budují odolnost a zlepšují zdravotní stav. Praktikování mindfulness se koncentruje na přijetí vlastních vnitřních procesů bez jejich posuzování, relaxace spíše klade důraz na jejich změnu v přítomném okamžiku. Další rozdíly můžeme najít ve způsobech praktikování obou zmíněných konceptů. Mindfulness se nacvičuje skrz přirozené pozorování vlastního těla, dechu, vjemů i vnějších podnětů, a to vše v přítomném okamžiku. Neustále se vracíme ke svému dechu, když se začnou aktivovat automatické procesy, jakými jsou např. naše myšlenky. Naproti tomu relaxace nabízí nejen systematický a záměrný způsob napínání a uvolnění svalových skupin, ale také záměrný a hluboký způsob dýchání. Oba koncepty se však shodují ve své schopnosti prokazatelného zlepšení nálady, zvýšení psychické pohody a redukce stresu (Luberto et al., 2020).

1.4 Postojové charakteristiky mindfulness

Kabat-Zinn považuje za nezbytné rozvíjet určité postoje, jež přispívají ke kultivaci všímavé pozornosti a bytí v přítomnosti. Jsou to hlavně *neposuzování, trpělivost, mysl začátečníka, důvěra, neusilování, přijetí a nechávání být*. Dané postoje posilují schopnost člověka zklidnit svou mysl, přivést tělo do relaxačního a uvolněného stavu a také zvýšit koncentraci pozornosti a bdělost mysli. Každý z uvedených postojů závisí na ostatních, tzn. pokud člověk začne kultivovat jeden z nich, je pravděpodobné, že za poměrně krátký čas tato kultivace expanduje i na ostatní postoje. Abychom lépe porozuměli podstatě praktikování mindfulness, budeme se krátce věnovat jednotlivým postojům (Kabat-Zinn, 2016).

Neposuzování. Při praktikování mindfulness se člověk učí rozpoznávat myšlenky posuzující povahy. V praxi to znamená uvědomování si vlastních automatických soudů a postupnou snahu o zaujmutí neutrální pozice. Nejedná se však o nucení přestat hodnotit vlastní psychické procesy, nýbrž o osvobození naší mysli díky hlubšímu uvědomění si

(Kabat-Zinn, 2016). Zároveň se jedná o účinný prostředek, který přispívá k vytváření prostoru, kde budou oslabené reaktivní a předběžné odpovědi, a kde naopak mohou být vytvořeny zralé soudy (Dreyfus, 2011).

Trpělivost. Kabat-Zinn považuje trpělivost za určitý druh moudrosti, který může být užitečným ve chvílích, kdy je mysl v rozrušeném stavu. Díky trpělivosti se buduje otevřené přijímání každého okamžiku v jeho prvopočáteční podobě (Kabat-Zinn, 2016). Nicméně, pakliže člověk chce trpělivost rozvíjet, je nutno brát v potaz obtížnost tohoto procesu. Vyžaduje to vytrvalost a rozvoje dlouhodobého pohledu na stanovený cíl (Williams & Kabat-Zinn, 2013).

Mysl začátečníka. Původ tohoto postoje najdeme v Zen Buddhismu. Podle něj vede mysl začátečníka k otevřenému a zvědavému postoji vůči zkušenostem, namísto setrvání v množství předsudků a stereotypním způsobu myšlení (Younie, 2017). Kultivování daného postoje vede k pochopení neobyčejnosti obyčejných věcí a k jejich vnímání způsobem, jako by je člověk viděl poprvé (Kabat-Zinn, 2016).

Důvěra. Důvěřovat sám sobě je v souladu s povahou meditace, která klade důraz na bytí sám sebou a zároveň na samotné porozumění tomu, co znamená být sám se sebou (Kabat-Zinn, 2016). Pakliže člověk svou osobu více respektuje a důvěřuje si, přispívá k rozvoji všímavé sebedůvěry. Skrz mindfulness trénink jedinec postupně dochází k jasnějšímu uvědomění vlastního zapojení do své problematické situace (Didonna, 2008).

Neusilování. Přijetí neusilujícího nastavení mysli nás postupně vede k tomu, že netoužíme změnit cokoli vztahujícího se na přítomný okamžik během praktikování mindfulness. Místo toho si však uvědomujeme, co se v danou chvíli děje (Kass et al., 2011). Paradoxně nekonání je klíčovým prvkem během meditací. Jinými slovy, ke zvýšení mindfulness vede přijetí zažívaného okamžiku, kdy si dovoluujeme být sami sebou. Je důležité jej také udržet ve vědomí a nacházet se v momentě, který nevyžaduje od člověka žádné konání nebo akci (Kabat-Zinn, 2016).

Přijetí. Přijetí formuje připravenost prožívat nepříjemné vnitřní procesy (myšlenky či emoce), aniž by se člověk jakýmkoliv způsobem pokoušel jim uniknout, vyhnout se nebo se jich zbavit (Baer & Peters, 2011). Tento postoj zahrnuje porozumění a ohodnocení věcí tak, jakými opravdu jsou. Zároveň to přináší rozvíjení takových pocitů, jakými jsou laskavost, přátelskost a bdělost vůči sobě i ostatním lidem. Přijetí je nápomocné v redukci našich nevědomých snah zbavit se nejistoty (Alexander & Goldstein, 2014). Ovšem nemá nic společného s pasivní rezignací, neboť člověk sám

dojde k závěru, aby věci přijímal jednoduše takovými, jakými jsou (Kabat-Zinn, 2016).

„*Nechat být*“. Daný postoj lze pojmut jako schopnost, která přímo souvisí s přijetím. Člověk ji nemůže zažít okamžitě, jakmile se střetne s vlastními nepříjemnými myšlenkami nebo pocity. Vyžaduje to čas. Za protipól tohoto postoje můžeme označit držení nebo lpění (Didonna, 2008). Proto se jeví za vhodné nasměřovat svou pozornost na to, jaký je to doopravdy druh „držení“, abychom lépe zvládali situace, kdy je náročné setrvat ve stavu „nechání být“ (Kabat-Zinn, 2016).

1.5 Praktikování mindfulness

Výše popsané postoje tvoří základnu mindfulness, které se reflektují v praktickém využití. Teoretici popisují praktikování mindfulness jako prostředek k odstranění šumů z našich myšlenek a zlepšení kvality našeho života (Kabat-Zinn, 2003). Za cíl praktikování mindfulness můžeme považovat proces rozvíjení hlubšího uvědomění vlastních psychických procesů, schopnosti pozornějšího naslouchání, flexibility a rozpoznání vlastních soudů. Cvičení mindfulness je založeno na projevu zvědavosti a otevřenosti vůči neznámému a na pokoře v nedokonalém chápání utrpení ostatních (Epstein, 1999; Luberto et al., 2020). Člověk praktikující mindfulness zůstává přítomný v každodenní zkušenosti, která se projevuje v jeho myšlenkách, tělesných pocitech, emocích, projevech, dechu nebo v představách (Epstein, 1999). Jinak řečeno, všechny praktiky mindfulness jsou založeny na soustředění se na určitý „objekt“ vědomí, který se nachází v přítomném okamžiku. Zároveň nedílnou součástí praktiky je udržování a přesměrování pozornosti zpátky na tento objekt v okamžiku, kdy naše mysl začne putovat, tzn. kdy se pozornost odkloní od vybraného objektu (Luberto et al., 2020).

Zde je také nutno uvést, že možnosti aplikace mindfulness rostou poměrně rychle a intenzivně. Je nabízena odlišnými způsoby a různými týmy odborníků v klinickém i neklinickém prostředí, včetně vzdělávacích institucí, organizací a speciálních skupinových sezení (Creswell, 2017). Některým z nich budeme věnovat pozornost v Kapitole 1.6.

Mindfulness můžeme kultivovat prostřednictvím formálních a neformálních praxí. Zatím neexistuje žádná široce dohodnutá definice těchto druhů praktikování. Formální praxe se uskutečňuje díky tomu, že si člověk vyhradí určité místo a čas, kdy se kultivaci bude věnovat. Neformální cvičení v sobě zahrnuje zapojení mindfulness do denních rutin a činností tím způsobem, že si je člověk bude všímavě uvědomovat

(Birtwell et al., 2019).

1.5.1 Formální cvičení

K formálním praktikám mindfulness řadíme ty, jež vyžadují schopnost vyhrazení si k tomu dedikovaného času, neboť se vykonávají kdekoli, v obvyklém časovém rozmezí 5 až 40 minut (Luberto et al., 2020). Navíc zde velkou roli hraje sebekázeň praktikujícího, který pro změnu svého stylu života bude vyzván, aby se průběh jeho běžných dnů v týdnu změnil ku prospěchu mindfulness praktik (Kabat-Zinn, 2016).

K formálním cvičením patří hlavně meditace vsedě, body scan (skenování těla) a všímavá jóga (Birtwell et al., 2019). Hlavním formálním cvičením mindfulness se jeví *meditace vsedě*, během které se člověk postupně učí pracovat s dechem. Praktikující má na výběr několik variant poloh v sedě, kdy zaujímá pro sebe pohodlnou a důstojnou polohu. Postupně soustředí svou pozornost na fyzický pocit každého dechu, prožívající jako jedinečný a odlišný od ostatních. V případě bloudění myslí, postupně a bez posouzení, vrátí svou pozornost k dechu (Ott, 2002). V případě *body scan* meditací se praktikující důkladně soustředí na své tělo. Tím se rozvíjí jeho schopnost koncentrace pozornosti a také flexibilita. Prvním krokem je lehnout si na záda. Tím druhým – systematicky procházet různé části vlastního těla. Toto procházení v sobě setrvávání v bezčasové přítomnosti a opravdové cítění každé oblasti těla (Kabat-Zinn, 2016). *Všímavá jóga* se někdy zaměřuje za název „mindfulness v pohybu“, který definuje formy cvičení myslí a těla, vedoucí k pohodě nejen těla a myslí, ale také duše. Během této všímavé praktiky člověk postupně získává zkušenosti v určitých pózách (asany), dechových cvičeních (pranayama) a meditacích (dhyana). Jejich přínosem je zvýšení udržení uvědomění a pozornosti vůči vlastnímu tělu, myslí a přítomnému okamžiku (Kwok et al., 2017).

Během těchto mindfulness praxí nebo hlubokých meditací, dochází člověk k hlubokému pocitu odpočinku v rámci vědomí, jehož součástí nejsou obavy. Cítí se oddělený i připojený zároveň. Řadíme zde stavy klidu, uvolnění, zpřítomnění, soustředění, lásky a vhledu. Ovšem cesta k tomu není jednoduchá. Mnozí praktikující sdělují, že podobné stavy nezažili v požadované míře. Následkem je zvýšená pravděpodobnost selhání a odmítání dalších podobných zkušeností. Nicméně, praktikování mindfulness není žádnou výjimkou, a stejně jako mnohé jiné věci v životě, i ona praxe vyžaduje úsilí a trpělivost k postupnému dosažení účinků (Kostanski &

Hassed, 2008).

1.5.2 Neformální cvičení

Neformální cvičení mindfulness představují libovolnou každodenní činnost, během které se člověk snaží všímavě zaměřit svou pozornost. Dá se je praktikovat s běžnými životními činnostmi, od vlastních koníčků po pracovní povinnosti. Například to může být formou procházky, řízení auta, přijímání potravy, čištění zubů, umývání nádobí apod. (Hanley et al., 2015; Luberto et al., 2020).

Záměr zůstává stejný jako u formálních cvičení – pokusit se o udržení soustředění naší pozornosti na přítomném okamžiku a bez posuzování. Jednoduše řečeno, člověk přímo vnímá to, čemu se v danou chvíli věnuje. Tyto praxe mají za úkol vypnout režim „autopilota“ (Kabat-Zinn, 2016). Podobné praktiky nejsou časově náročné a člověk je může cvičit v libovolném čase i místě, pokud je připraven být bdělý (Luberto et al., 2020).

1.6 Terapeutické přístupy založené na mindfulness

Koncepce mindfulness postupně získávala své místo v terapeutických praxích, jejichž množství je poměrně široké. Ve snaze o lepší orientaci se psychoterapie v kontextu mindfulness rozděluje na informované o mindfulness (mindfulness-informed psychotherapy) a na mindfulness založené (mindfulness-based psychotherapy). První přístup nemá za cíl naučit klienta různým mindfulness praktikám, tudíž neprobíhá žádný nácvik. V tomto případě si terapeut volí určité aspekty mindfulness, jež využije při práci s klientem. Ovšem druhá skupina psychoterapií poskytuje svým klientům přímý nácvik, kde mindfulness bude jádrem pro výuku a praxi či může být součástí skupiny využívaných intervencí v terapii (Baer, 2003; Germer, 2005).

Benda (2007) uvádí, že největší rozvoj praktické a empirické stránky mindfulness v současné době nalezneme v rámci čerstvých přístupů kognitivně-behaviorální terapie (KBT), spadajících do tzv. „Třetí vlny kognitivně-behaviorální terapie“ (Šlepecký et al., 2018). K nim patří na mindfulness založená redukce stresu (MBSR), na mindfulness založená kognitivní terapie (MBCT), dialektická terapie (DBT) a terapie přijetí a odevzdávání (ACT). Další podkapitoly se odděleně budou věnovat každé z nich.

1.6.1 MBSR

Na všímavost založenou redukci stresu (Mindfulness-Based Stress Reduction - MBSR)

můžeme označit jako systematický vzdělávací program zaměřující se na pacienta/klienta, jehož hlavním jádrem je využívání relativně intenzivních praxí v mindfulness meditaci (Kabat-Zinn, 1996). Tvůrcem tohoto psychoterapeutického přístupu je již zmíněný americký profesor Kabat-Zinn (1990). Původně se zaměřoval na klienty trpící chronickými bolestmi nebo poruchami vyvolanými stresem (Šlepecký et al., 2018). Postupně se tento program začal rozvíjet a praktikovat nejen v rámci lékařských zařízení, ale i v řadě nelékařských, např. ve školách, věznicích, sportovních tréninkových programech, profesionálních programech a na pracovištích. Aktuálně existují různé způsoby poskytování, strukturování a vedení podobného programu. Konečná a optimální forma jeho provedení bude záviset na porozumění interním procesům programu a zkušenostech lektorů. Zároveň určitou roli mohou hrát některé lokální faktory. Nicméně bez ohledu na jakýkoliv kontext výuky existují klíčové aspekty MBSR, které by měly být zohledněné (Kabat-Zinn, 1996). Patří k nim:

- Vnímání zkušenosti s mindfulness spíše jako výzvy nežli rutinu. To dovolí člověku přebývat v jakémsi životním dobrodružství;
- Důraz na motivaci a pravidelnost různorodých forem praxe, jež předpokládá minimalizaci hledání výmluv ze strany praktikujícího. Jedinec je požádán o provádění meditačních domácích úkolů v průměrném rozsahu 45 minut pro formální praktiky, 5 až 15 minut v případě neformálních praktik;
- Změny v životním stylu. Tento bod se týká především provedení formálních cvičení, jež vyžadují větší časový prostor;
- Důležitost plného prožívání přítomného okamžiku, kdy mizí časové hranice;
- Spíše vzdělávací než terapeutická orientace, zaměřená na různorodé typy účastníků. Kurz je tedy časově omezený a celkově trvá 8 týdnů, kdy skupina účastníků si navzájem kriticky vyměňuje informace o vlastní zkušenosti. Zde se sociální faktory emoční podpory a péče jeví nesmírně důležitými, poněvadž pomáhají vyrovnat se a přizpůsobit se změnám. Zároveň poskytují optimální prostředí pro rozvoj a růst;
- Sdílení schopnosti mezi účastníky přistupovat ke vlastním vnitřním zdrojům pro učení, růst a uzdravení (Carlson & Garland, 2005; Kabat-Zinn, 1996).

V rámci MBSR kurzu, praktikování mindfulness nabývá třech forem možných způsobů provedení. Jsou jimi teoretická, praktická a skupinová sezení. Základní teorie je spíše doplňkovou částí k praxi mindfulness. Je poskytována formou přednášek, kde se účastník seznamuje s psychofyziologií stresu a emocí. Meditační techniky se praktikují

v rámci praktických hodin či v domácím prostředí. Jedná se o již zmíněná formální a neformální cvičení (Carlson & Garland, 2005; Šlepecký et al., 2018). Praktikující se společně setkávají jednou týdně na 2-2,5 hodiny, kde je vyhrazen prostor pro diskusi o zkušenostech z individuální praxe. Zároveň během šestého sezení absolvují celodenní meditační praxi (silent retreat) (Kabat-Zinn, 1996; Šlepecký et al., 2018).

1.6.2 MBCT

Na všímavosti založená kognitivní terapie (Mindfulness-Based Cognitive Therapy - MBCT) je další metodou spojenou s využitím mindfulness, jejíž autoři čerpali inspiraci z programu Kabat-Zinna (Segal et al., 2018). Jejich snahou bylo vytvořit terapeutický kurz sloužící k prevenci relapsu deprese. Z tohoto vznikla MBCT zaměřující se na lidi, kteří prošli depresí a v současné době jsou ve fázi remise (Kocovski et al., 2009).

Podobně MBSR probíhá daná skupinová terapie v rozmezí 8 týdnů, zároveň kombinuje techniky kognitivní terapie s prvky mindfulness praxe. Komponenty kognitivní terapie zde slouží k hlubšímu objevování vlastních myšlenek a pocitů. Aspekty všímavosti umožňují klientovi vidět, že „myšlenky nejsou fakta“ a že místo přesvědčování o jejich realistické podobě je mohou nechat přicházet a odcházet (Germer, 2005). Vztahuje se to také i na tělesné vjemy a emoční stavy (Sauer & Baer, 2010). Hlavním cílem je zvýšit uvědomění si přítomného okamžiku. Účastníci mají možnost praktikovat koncentraci pozornosti na přítomnost, kdy využívají dechu jako kotvy, a to v případech, kdy proud myšlenek, obav a starostí kdykoliv odkloní pozornost. Získání takové dovednosti napomáhá předcházet zvýšení vzniku negativních myšlenek v době potenciálního relapsu (Segal et al., 2002). Účastníci prochází cestou učení se přiměřeným reakcím na nepříjemné myšlenky, pocity či situace, jakmile se vyskytnou (Šlepecký et al., 2018).

MBCT nabízí velké množství stejných praktik mindfulness, jež jsou používané taktéž v rámci MBSR. Za základní dovednost během těchto praktik se považuje 3minutový prostor pro nácvik všímavého dýchání. Na rozdíl od MBSR však nácviky neobsahují všímavou jógu (Germer, 2005). Je totožně rozdělen na osm částí, kde se 2,5hodinové sezení ve skupině provádí jednou týdně s celodenním sezením v šestém týdnu. Zpravidla je skupina tvořena 12 účastníky (Baer, 2010). Během setkání se klade velký důraz na plnění domácích cvičení s cílem, aby člověk získal podobný pravidelný návyk (Šlepecký et al., 2018).

1.6.3 DBT

Mindfulness je také klíčovou součástí dalšího přístupu, který nese název Dialektická behaviorální terapie (Dialectical behavior therapy – DBT). Původně byla vyvinuta pro léčbu dospělých žen trpících hraniční poruchou osobnosti s cílem pomoci regulovat jejich emoce, vztahy a sebevražedné tendence (McCracken, 2011). Zahrnuje sérii DBT mindfulness dovedností (viz Kapitola 1.2), sloužících k podpoře zaměření na přítomný okamžik, neposuzující uvědomění si a flexibilitu pozornosti.

Obecným cílem tréninku mindfulness dovedností je rozvíjet „moudrou mysl“, stav koncentrace, vědění a moudrosti, kde se rozum („rozumná mysl“) integruje spolu s emocí („emoční mysl“). Zde nachází podporu skutečnost, že stav mysli je více než součet jeho částí (Gratz et al., 2005).

Standardně DBT nabízí 4 možnosti intervence. Jsou jimi skupinová terapie, individuální psychoterapie, telefonické rozhovory a poradenská skupinová sezení. Doba trvání zpravidla jeden rok. Klienti se scházejí jednou týdně přibližně na 2 hodiny, kdy osvojují dovednosti zaměřené na zvýšení behaviorálních schopností. Ty jsou rozdělené do určitých modulů, jako účinné způsoby interpersonálního chování, regulace emocí, tolerance vůči stresu a mindfulness. Mindfulness se zde jeví jako jeden z nejužívanějších modulů a hraje ústřední roli v DBT. Zároveň na rozdíl od jiných přístupů využívajících skupinový trénink všímavosti (např. MBSR nebo MBCT), se DBT zaměřuje výhradně na neformální praxe, např. všímavý příjem potravy (Baer, 2010; Soler et al., 2012).

1.6.4 ACT

Terapie přijetí a odevzdání (Acceptance and Commitment Therapy – ACT) byla vyvinuta americkým profesorem Stevenem Hayesem a jeho kolegy, kteří se opírali o teorii učení a laboratorní zkoumání základních behaviorálních procesů. Zároveň vycházeli z teorie lidského jazyka a poznání, která nese název Teorie relačních rámců (RFT). ACT má své kořeny v KBT, neboť zahrnuje metody aktivace a změn chování v kombinaci s metodami přijetí a mindfulness. A stejně jako v jiných CBT přístupech klade důraz na kognitivní procesy i emoční prožitky. Autoři navrhli tento terapeutický přístup s ohledem na použitelnost pro širokou škálu psychologických problémů (Baer, 2010; McCracken & Vowles, 2014).

Daná psychologická intervence je postavená na šesti principech, které přispívají k lepší klientově psychické flexibilitě. K nim patří difúze (člověk se dokáže oddělit

od vlastních myšlenek), přijetí, propojení s přítomným okamžikem, pozorování vlastního Já (držení odstupu od svých psychických procesů), hodnoty a adaptivní jednání. Každý z těchto principů zahrnuje vlastní metodologii, cvičení a domácí úkoly (Harris, 2006).

Cílem ACT je pomoci klientovi vytvořit bohatý a smysluplný život a nahlížet na bolest jako na nevyhnutelnou součást života. Pouze vědomým jednáním můžeme vytvořit smysluplný život. Člověk se však poměrně často setkává s různými překážkami ve formě subjektivně nežádoucích a nepříjemných zážitků (Harris, 2006). Během ACT se člověk učí přijímat širokou škálu vlastních vnitřních zkušeností (myšlenky, emoce a vjemy) a zároveň jednat efektivním způsobem v souladu s cíli a hodnotami. Trénink mindfulness zde hraje roli ve snazším uvědomění si a přijetí myšlenek a pocitů (Baer, 2010). Přináší klientovi pochopení, že není potřeba usilovat o změnu obsahu myšlenek, stačí od nich držet emoční odstup. Právě začátek sezení ACT většinou začíná praktikováním mindfulness, které se zpravidla zaměřuje na dech a až poté probíhá hlavní terapeutická intervence (Šlepecký et al., 2018).

Na rozdíl od dříve popsaných terapeutických přístupů, ACT může probíhat nejen skupinově, ale existují taktéž individuální či párové spolupráce, jejichž délka se může měnit. Možnost takové intervence je nabízená široké škále klinické populace. Zároveň má terapeut nárok na vytváření svých vlastních mindfulness technik. Navíc v rámci ACT jsou formální mindfulness meditace brány spíše jako jeden z mnoha způsobů, jakými lze rozvíjet mindfulness dovednosti (Harris, 2006).

1.7 Kritika mindfulness

Koncepce mindfulness se neobešla bez kritického nahlížení na její podstatu. Například Dreyfus (2011) uvádí, že je nedostačující identifikovat mindfulness jen s uvědoměním si přítomného okamžiku bez posuzování. Dle autora se přehlíží vlivy mindfulness na kognitivní procesy. Mindfulness souvisí s věnováním velké pozornosti určitému podnětu, což vede k uchování informací v paměti. Autor zde zdůrazňuje asociaci mindfulness s pracovní pamětí. Praktikující se koncentruje na momentální zkušenost, čímž posiluje svou kognitivní kontrolu. Navíc nadměrné zdůraznění neposuzujícího aspektu mindfulness může vést k chápání mindfulness jako formy terapeutické práce s tichem a s prázdňem. Mindfulness se však jeví být taktéž přirozenou schopností člověka, jež hraje ústřední roli v kognitivních procesech. Většinou je však tento aspekt ignorován.

Od doby, kdy Kabat-Zinn (1990) přišel na konci 70. let minulého století se svým programem redukce stresu pomocí mindfulness, se zájem o tuto koncepci začal šířit exponenciálně. Vznikají nejen nové programy využívající mindfulness v různých oblastech, ale také pro vyučující jsou k dispozici široce vyvinuté programy a zdroje. Objevuje se ovšem velká potřeba vyvarovat se chybné interpretaci a nedostatečnému porozumění zmíněného konceptu, neboť by to mohlo vést k vyhýbání se obtížným problémům a jejich pouhému přijímání bez následného řešení (Kelly, 2022).

K popularizaci a velkému růstu mindfulness přispěl také Ronald Purser (2019), používající termín McMindfulness. Tím zdůrazňuje dnešní obraz koncepce mindfulness představující jakési zboží či balíček, jež přispěje k duševnímu zdraví člověka a pomůže redukovat stres. Podle něj mindfulness „privatizuje“ stres. Určité aspekty života pojímá jako zboží, jež použije za materiálním účelem v podobě prodeje příslušných knih nebo kurzů, zvýšení pracovní výkonnosti, dosažení krátkodobých cílů v různých oblastech. Tato skutečnost oddaluje koncepci mindfulness od svých primárních kořenů v buddhistických mravních předpisech (Hyland, 2016). Purser (2019) však nepopírá účinnost a smysluplnost praktikování mindfulness, spíše zdůrazňuje rizikovou tendenci obchodování s mindfulness. Dle Hylanda (2016) by všichni učitelé mindfulness měli brát zřetel na odpovídající morální základy meditačních praktik, ze kterých mindfulness vychází, a zdali praktiky vedené jejich osobou těmto morálním základům opravdu odpovídají.

2 MINDFULNESS V KONTEXTU ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA

Mindfulness můžeme považovat za poměrně nové odvětví zkoumání v rámci dopravní psychologie, zejména v oblasti dopravní bezpečnosti (Kita & Luria, 2020). Murphy a Matvienko-Sikar (2019) nahlíží na mindfulness jako na účinnou koncepci, v tomto kontextu aplikovatelnou, poněvadž všichni jedinci mají možnost postupně rozvíjet svou míru mindfulness.

O tomto již přemýšlel sám Kabat-Zinn (1990), který ve své publikaci navrhuje čtenářům se obrátit na mindfulness již před samotnou jízdou. Před tím, než člověk nastartuje auto, by se měl krátce zaměřit na svůj dech. Podporuje myšlenku řídit všímavým způsobem. Po úspěšném zaparkování vozidla by se měl řidič opět na krátkou dobu zaměřit na svůj dech. Zároveň autor uvádí, že na vozidlo v takových chvílích můžeme nahlížet jako na místo pro mindfulness meditace (Kabat-Zinn, 1990).

Dříve, než začaly přibývat studie o mindfulness v rámci řízení, bylo o něm hojně pojednáváno v jiných oblastech. Aktuálně nalezneme obrovský počet výzkumů, jež potvrzují jeho příznivý dopad na psychiku a chování člověka. Je objektem výzkumného zájmu na poli klinické psychologie, lékařských oborů, meditačních praktik, neurověd, pozitivní psychologie, pracovní psychologie, vzdělávání, sociálně-psychologických behaviorálních výzkumu apod. (Abdul Hanan et al., 2010; Kabat-Zinn, 2016). Potvrzuje se, že mindfulness je účinným prostředkem pro redukci dysforické nálady (Broderick, 2005), depresivních symptomů (Chambers et al., 2008), stresu (Chiesa & Serretti, 2009), chronické bolesti (Kabat-Zinn, 1990). Dále zlepšuje fungování pracovní paměti a trvalejšího zaměření pozornosti (Jha et al., 2019; Mrazek et al., 2013), má příznivý účinek na duševní pohodu (Shapiro et al., 2008), snižuje zneužívání návykových látek (Bowen & Marlatt, 2009), míru cravingu (Tapper, 2018) apod. Souhrnně můžeme tvrdit, že přispívá ke zvýšení duševního zdraví jak u klinické (Khoury et al., 2013), tak i neklinické populace (Querstret et al., 2020).

Zdá se, že poslední dobou mindfulness nabírá větší popularity ve výzkumných studiích z odvětví dopravní psychologie. Odborníci se začínají více věnovat určitým aspektům v této oblasti, mezi něž řadíme například pozornost řidiče a s ní spojený fenomén „bloudění myslí“, jež je dáván do souvislosti s mírou nebezpečí při řízení

(Turkelson & Mano, 2022). Přibývají výzkumy, které se zaměřují na mindfulness v kontextu používání mobilního zařízení za jízdy (Terry & Terry, 2015). Cílem některých studií bylo také zkoumání vztahu mindfulness k rizikovému chování řidičů a k jejím agresivním projevům během řízení (Koppel et al., 2019).

V následujících podkapitolách věnujeme svou pozornost právě těmto tématům, abychom se dozvěděli, v jakých stadiích zkoumání se nachází role mindfulness v dopravě. Také nebude chybět popis metod, pomocí kterých bylo mindfulness měřeno, a jaké jsou dosavadní možnosti jeho praktického využití v kontextu řízení motorových vozidel.

2.1 Problematika pojetí mindfulness v dopravním kontextu

Na začátku představení mindfulness v kontextu dopravní psychologie se jeví za vhodné ujasnit si, jak bývá pojmáno a definováno ze strany výzkumníků v této oblasti. Koppelová et al. (2019) v rámci svého systematického přehledu studií souvisejících s aspekty dopravní bezpečnosti zmiňuje různorodost v definicích i způsobech měření mindfulness. Můžeme se zde setkat s tím, že ho úzce definují příbuzným pojmem nebo opakem příbuzného pojmu, např. pozornost, „bloudění“ mysli apod. Jiní zapojili do definice pojem pozornost nebo postojové charakteristiky mindfulness, např. její nehodnotící aspekt.

King et al. (2011) uvádí, že se na mindfulness zpravidla nahlíží z hlediska kontextu, ve kterém se zkoumá. Z tohoto důvodu nelze zařadit každou z definic do studií, které se zabývají mindfulness ve vztahu k řízení. Kupříkladu Kabat-Zinn (2003) při definování mindfulness zdůrazňuje nehodnotící aspekt, tzn. že naše zkušenost (např. vjemy, pocity) není nějakým způsobem výběrově interpretovaná, cenzurovaná nebo ignorovaná. Přestože podobné chápání mindfulness je v souladu s historickou koncepcí, nevztahuje se však k řidičskému jednání (Abdul Hanan et al., 2010).

Ve většině případů odborníci z této oblasti (Abdul Hanan et al., 2010; King et al., 2011; Koppel et al., 2019; Valero-Mora et al., 2015) inklinují k definici od Browna a Ryana (2003), uvádějící, že se jedná o zvýšenou pozornost, uvědomění si a přijetí přítomného okamžiku nebo současné reality. Podle Koppelové et al. (2019) tato definice obsahuje nejvíce relevantní prvky mindfulness, jež se nejbližše vztahují k dopravnímu kontextu. Klíčová charakteristika mindfulness je v tomto případě popsána jako otevřené

a přijímající uvědomění si a pozornost, které se můžou projevit v nepřetržitém vědomí probíhajících událostí v životě člověka. Jinak řečeno, důraz je kladen hlavně na pozornost a uvědomění si. Pozornost je proces zachycení „figur“ a jejich udržení s cílem bližšího prozkoumání. Na druhé straně najdeme uvědomění si, které je charakterizováno sledováním vnitřních a vnějších událostí nebo jevů, jež se odehrávají v daném prožívaném okamžiku. Ačkoli mezi nimi existují koncepční rozdíly, v rámci pojetí mindfulness jsou propojené a tvoří smysluplný celek. Pro nás je to podstatné z dopravního hlediska (King et al., 2011).

Skutečné řízení je považováno za multitaskingovou činnost, která vyžaduje od řidiče schopnost přepínat svou pozornost mezi různými úkoly. Tyto úkoly mohou souviset více či méně přímo se způsobem řízení vozidla, ale stále spadají do kontextu řízení. Řadíme sem např. přepínání rádia v autě (Abdul Hanan et al., 2010). Zde se opět potvrzuje vhodnost použití definice od Browna a Ryana (2003) ve studiích zkoumajících řidičskou praxi.

Pro jasnější porozumění výše zmíněného uvedeme příklad z konkrétní situace. Pokud řidič projíždí městskou oblastí, musí si být vědom rychle se měnícího prostředí, aby se mu podařilo včas rozeznat potenciální riziko. Například při vjezdu do zóny s maximální povolenou rychlostí (např. max. 30 km/h) nebo do zóny, kde se nachází školní instituce. Případně se také může jednat o určitou denní dobu s nejvyšší koncentrací dětí v roli chodců. Je zřejmé, že takové dopravní situace zahrnují nejen uvědomění si vlastního chování, ale také koncentraci pozornosti na podstatné podněty z vnějšího prostředí (King et al., 2011).

Podle Abdula Hanana et al. (2010) zkoumání mindfulness v kontextu řízení jako trvalé osobnostní charakteristiky nebude zcela přínosné. Domnívá se, že důležitou roli při řízení hraje hlavně skutečnost, do jaké míry je člověk za jízdy soustředěn a kolik pozornosti věnuje neustále měnícím se dopravním podmínkám, aby měl možnost zpracovat informace za účelem dalšího vhodného jednání či reakce na podnět. Existují však výzkumy, které se opírají přímo o takovýto způsob pojmání mindfulness (Duany & Mouloua, 2022; Koppel et al., 2019; Murphy & Matvienko-Sikar, 2019).

2.2 Oblasti zkoumání mindfulness v kontextu řízení

Oblasti zkoumání a měření mindfulness ve vztahu k dopravní tematice jsou do jisté míry propojené mezi sebou. Ovšem ve snaze poskytnout čtenáři komplexní a systematický

pohled, rozdělíme dopravní aspekty, kde mindfulness figuruje, do několika částí.

2.2.1 Nepozornost a fenomén „bloudění“ mysli

Selektivní pozornost, je hlavní schopností umožňující řízení motorového vozidla. Řidiči musí být schopni si vybrat relevantní podněty z okolí, přitom ostatní irrelevantní ignorovat. Zároveň musí přizpůsobit svůj způsob chování při řízení měnícímu se prostředí a předvídat možná budoucí rizika (Fort et al., 2010).

Jak uvádí Bishop et al. (2004), samoregulace pozornosti je hlavní složkou mindfulness. Představuje schopnost účinně zacházet s kognitivními zdroji na základě situačních podmínek a současných cílů jedince. Jinak řečeno, jedná se o záměrné uvědomění interních a externích zkušeností jedince (Shapiro et al., 2006). Pokud člověk umí lépe regulovat svou pozornost, je schopnější koncentrovat se na určitý objekt po delší časový úsek. Zároveň účinněji přepíná pozornost mezi podněty z okolí nebo mezi vlastními mentální obsahy, a také je schopnější potlačit své sekundární myšlenky, pocity a vjemy (Heeren et al., 2009).

Pozoruhodný faktem je, že Mikulas (2011) zaznamenal tendenci v různých pracích zaměňovat pojem mindfulness za slovo pozornost, přestože nejsou jejich konceptualizace identické. Zdá se, že kolektiv autorů Kass et al. (2011) byl jedním z prvních v oblasti dopravní psychologie, který zkoumal tyto dva psychologické konstrukty odděleně. Navíc prokázal, že praktikování mindfulness skutečně zvyšuje míru soustředění řidiče.

Přenášení se do nevšimavého způsobu jízdy může být způsobeno odvedením pozornosti jedince od přítomného okamžiku. Přispěje k tomu aktivace myšlenek na minulé události nebo na plánování budoucích činností. Oproti tomu všimavé řízení je charakterizováno plnou přítomností v každém současném okamžiku, vědomým zapojením zrakových a zvukových smyslů spolu s tělesnými reakcemi (Teasdale, 2004).

Kabat-Zinn (1990) předpokládá, že většinu času člověk řídí auto v módu „*autopilota*“, kdy funguje mechanicky. Tento mód můžeme zařadit do koncepce *mindlessness*, o které jsme hovořili v Kapitole 1.3. Jednoduše se jedná o tendenci provádět určitý úkon na „*autopilota*“ bez obav z potenciálních následků. Řidič následně může mít potíže s vybavením si, co při řízení přesně viděl či sledoval.

Je také zjevné, že ani při řízení auta se nevyhneme „bloudění“ lidské mysli (Berthié et al., 2015). Tento fenomén patří ke kognitivní psychologii a je popisován jako

přepínání pozornosti od myšlenek spojených s prováděním současného úkolů k myšlenkám s ním nespojených (Smallwood & Schooler, 2006). Dochází k jakési „ztrátě“ pozornosti v myšlenkových procesech. Jejich intenzita je přímo závislá na emočně napjatých a krizových situacích, které odvádí naše vnímání od dění v současném okamžiku. Člověk je však schopen se zpět zkoncentrovat na proces řízení. Ovšem chvíle, kdy naše mysl je zaplavená, mohou hrát velkou roli v jakékoliv dopravní situaci (Kabat-Zinn, 1990).

Nedostatečná koncentrace pozornosti vznikající v důsledku „bloudění“ mysli je poměrně běžný fenoménem v průběhu řízení. Často se objevuje v situacích, kdy člověk projíždí pro něj nejběžnější a známé trasy (Smallwood & Schooler, 2006). Tato skutečnost může sloužit jako potenciální vysvětlení častého výskytu nehod v blízkosti vlastního bydliště (Charlton & Starkey, 2013). Podle Burdett et al. (2016) myšlenky odvádějící pozornost se vyskytují častěji u mladých lidí oproti starším. Svou roli hraje také požívání alkoholu, jež zvyšuje aktivaci „bloudění“ mysli a také únava řidiče, způsobující podobný jev (Sayette et al., 2009). Výsledky výzkumu naznačují, že nižší míra mindfulness je spojena s častějším označením odpovědí asociovaných s fenoménem „bloudění“ mysli (Burdett et al., 2016).

Vyšší frekvence jeho výskytu taktéž souvisí s činností, se kterou má již člověk poměrně bohatou zkušenost (Smallwood et al., 2004). Jinak řečeno, s větším praktikováním řízení se snižuje potřeba člověka v exekutivní kontrole za jízdy. Zkušený řidič jednoduše řídí auto, namísto aby zaměřil svou pozornost na vykonávání prostých pohybů spojených s ovládáním vozidla, např. kontrola zrcadel nebo správného držení volantu (Smallwood & Schooler, 2006).

Jak si můžeme povšimnout, zůstat přítomným a udržet pozornost na podněty v přítomném okamžiku, je pro řidiče výzvou. Zde je člověk nucen přebývat v aktivní pozici vůči svým interním emočním reakcím, které jednoduše ovlivňují koncentraci na řízení. Výzkumníci z Minnesotské univerzity prokázali, že lidé zkušení v mindfulness meditacích mají větší schopnost odvádět svou pozornost od emočně provokativních podnětů a soustředit se na určitý kognitivní úkol, kterým v našem případě může být koncentrace na samotnou jízdu (Ortner et al., 2007). Podobné informace uvádí další odborníci, jež zkoumali mindfulness jako trvalejší osobnostní rys. Dle autorů jeho vysoká míra může mít pozitivní dopad na snížení míry tendence k zamýšlení se, což následně vede ke snížené pozornosti vůči negativním informacím obsaženým v kognici řidiče (Kraines et al., 2021; Young et al., 2019). Další studie došly k závěrům, že aktivní

praktikování mindfulness pomáhá snížit jev „bloudění“ mysli (Rahl et al., 2017; Turkelson & Mano, 2022), což svědčí o skutečnosti, že takový trénink zlepšuje celkové kognitivní fungování řidiče (Mrazek et al., 2013).

2.2.2 Rozptylující aktivity

Na téma nepozornosti v dopravních situacích navazuje další zkoumaná oblast, taktéž spojovaná s mindfulness. Jedná se o aktivity, které vedou k rozptýlení pozornosti řidiče (angl. distractive activities). Rozptýlení pozornosti je výsledkem určité zkušenosti, která řidiči brání v jeho způsobu věnování pozornosti a provádění bezpečných jízdních úkonů. (Young et al., 2007).

Ve vztahu k mindfulness se hlavně zkoumá používání nových moderních technologií za jízdy. Podle Braitmana a McCarta (2010) daná aktivita je jednou z nejvíce běžných forem rozptýleného chování. Bezsporu mobilní telefony patří k nejběžnější formě elektronicky zprostředkovaného způsobu komunikace současné doby. Neustále si jeho používání přizpůsobujeme k vlastním potřebám, aby nám ulehčil a usnadnil fungování v různých životních sférách (Boase & Ling, 2013).

Ze statistik poskytnutých Ministerstvem dopravy za rok 2022 je průměrně evidováno 170 přestupků nebo trestných činů denně, jež souvisí s manipulací (držení v ruce nebo jiný způsob) s mobilním zařízením, příp. hovorovým či záznamovým. Patří to k druhému nejčastěji evidovanému druhu přestupků (Ministerstvo dopravy, 2022). Podobnou tendenci najdeme také ve výzkumu z Nového Zélandu. Řidiči zde hlásili větší počet dopravních přestupků ve vztahu k frekventovanějšímu používání mobilního telefonu během řízení, a to za účelem volání nebo zasílání zpráv (Terry & Terry, 2015).

Kabat-Zinn (2005) hovoří o jeho jasném nebezpečí, pakliže je používán za volantem. Jedním z jeho negativních psychologických důsledků je snížená koncentrace na současně prováděnou akci. Autor spojuje zvýšené věnování pozornosti mobilnímu zařízení s potřebou se vyhnout nepříjemným emočním prožitkům, např. úzkosti, nudě nebo osamělosti. Na druhou stranu, všímavý řidič si umí uvědomovat a přijímat aktuální vnější a vnitřní procesy, což následně nevede k nutkání potlačit jeho nepříjemné vnitřní stavy pomocí technologických zařízení. Podobné úvahy se postupně začaly potvrzovat empirickou cestou.

Feldman et al. (2011) zkoumali na souboru mladých dospělých souvislost mezi posíláním zpráv během řízení a mírou mindfulness. Mladí řidiči s jeho menší mírou

hlásili vyšší frekvence používání mobilu za účelem zaslání zpráv. Tento vztah také vysvětlili z hlediska individuálních rozdílů v motivu regulace emocí (např. když je posílání zpráv spojené s cílem snížit vliv negativních emočních stavů) a v motivu regulace pozornosti, tzn. do jaké míry řidič omezuje textování, ve prospěch zaměření se na samotnou jízdu. Zjistilo se, že motiv regulace emocí vystupuje v roli mediátora při frekvenci psaní zpráv za jízdy v populaci mladých řidičů. Zároveň daný výzkumný soubor nebyl vybrán náhodně, neboť zejména tato skupina patří k nejnebezpečnějším z hlediska rozptýleného způsobu řízení (Terry & Terry, 2015). Opakem jsou tomu starší řidiči (Ramos Salazar & Khandelwal, 2021).

Terry a Terryová (2015) uvádí, že jedinec s vyšší mírou mindfulness má menší šance být účastníkem dopravní nehody způsobené používáním mobilního telefonu. Největší roli zde hrají takové aspekty mindfulness jako *jednání na základě uvědomění a nehodnocení vlastních prožitků*. Ke snížení pravděpodobnosti vzniku nebezpečné dopravní situace může také přispět hlubší uvědomění si a akceptace následků, jež mohou být způsobeny používáním mobilního zařízení za jízdy, které rozptyluje řidičovu pozornost. Navíc vyšší uvědomění přítomného okamžiku může hrát velkou roli ve včasném rozpoznání vnitřní disonance. Ta se může například objevit, kdy se řidič snaží udržovat rozhovor pomocí mobilního telefonu nebo zasílat textové zprávy a zároveň chce pokračovat v bezpečném způsobu řízení. S podobnými výsledky přišli další američtí odborníci Panek et al. (2015). Potvrdili příznivou roli *jednání na základě uvědomění* ve snížení nebezpečného psaní zpráv během řízení. Ramos Salazarová a Khandelwalová (2021) potvrdily a doplnily podobná zjištění, když objevily mediační roli emoční regulace mezi mírou mindfulness a zasláním zpráv během řízení. Ovšem můžeme také narazit na zčásti protichůdné závěry autorů Kita a Luria (2020) z Izraele, kteří podobný vztah zjistili jen v rámci mužské skupiny respondentů.

Mobilní telefon v kontextu řízení lze považovat za poměrně zákeřný a nebezpečný aspekt. I když řidič omezí používání technologického zařízení za volantem, jeho pouhé nacházení se ve vozidle způsobuje snížení pozornosti během řízení (Toch et al., 2020). Na to bychom mohli navázat nedávným zkoumáním nomofobie ve vztahu k mindfulness u řidičů (Koppel et al., 2022). Pojem *nomofobie* (angl. „no mobile phone phobia“) označuje prožívanou nepohodu a strach vznikající při nemožnosti používat mobilní telefon. Je jakýmsi moderním druhem fobie zasahující do způsobu chování jedince (Yildirim & Correia, 2015). Zároveň je také spojena s vyšší mírou rozptýlení pozornosti (Wang & Suh, 2018). Koppelová et al. (2022) došli ke zjištění, že všímaví

řidiči mívají nízkou nomofobii. Tento výsledek vede k zamyšlení se nad formálním a neformálním praktikováním mindfulness, jež může být účinným pro řidiče z hlediska zlepšení jejich koncentrace na provádění samotné jízdy.

K rozptýlení řidičovy pozornosti mohou vést i jiné faktory, např. komunikace se spolujezdci či manipulace s palubní technologií, např. přepínání rádia, což zvyšuje nárok řidiče na jeho vizuální a kognitivní procesy a zároveň zhoršuje jízdní výkon (Hanowski et al., 2005). Youngová et al. (2019) empirickou cestou rozšířili seznam podobných faktorů pro řízení, kde se mindfulness může zapojit. Zjistili, že všímavější řidiči zřídka vedou hovory, ať už pomocí handsfree či držení mobilního zařízení v ruce. A zároveň s nižší frekvencí čtou či píšou zprávy. Dále tam patřila redukce využívání jiných technologií, např. přepínání hudby, zadávání destinace pomocí použití GPS systému, menší výskyt příjmu potravy a kouření během řízení. Potvrdila se také skutečnost, že všímaví řidiči méně interagují s dospělými spolujezdci. Podobné výsledky však nebyly zjištěny ve vztahu ke spolujezdcům dětského věku. Podle autorů (Young et al., 2019) jsou podobná zjištění nápomocným prvkem z praktického hlediska. Díky tomu, že mindfulness se vztahuje k redukci rozptylujících aktivit během řízení, můžeme v tomto kontextu předpokládat jeho multifunkčnost. Z toho vyplývá, že jeden druh praktikování mindfulness má potenciál, který by mohl vést ke snížení hned několika aktivit vedoucích k rozptýlenému způsobu řízení.

2.2.3 Agresivní projevy

Šucha (2019) nabízí komplexnější pohled na agresivního řidiče. Jeho jednání popisuje jako souhrn nedovolených způsobů provádění řidičských činností a úkonů, do nichž spadá rychlá jízda, poměrně častá střídání jízdních pruhů, chybné předjíždění a nedodržování bezpečné vzdálenosti.

Pakliže se řidič bude projevovat agresivně, s větší pravděpodobností i jeho hodnocení dopravní situace bude zkreslené. Zároveň může docházet k obviňování jiných účastníků dopravy ze situací, jež mohou být mimo jejich kontrolu (Stephens & Groeger, 2014). To bychom mohli dát do souvislosti s informacemi obsaženými ve studii Zhanga et al. (2018), kdy má rozzlobený řidič tendenci koncentrovat se na pouhou centrální část zorného pole. Zanedbává tedy informace přecházející z periferních oblastí, což hraje podstatnou roli ve vnímání potenciálních rizik v dopravě.

Williams a Penman (2014) za klíčový aspekt mindfulness považují zachycení

negativních myšlenek a prožitků ještě dříve, než nás význačně ovlivní a my nad nimi ztratíme kontrolu. Člověk praktikující mindfulness takové varovné signály umí lépe zaregistrovat a zaznamenat, namísto jejich pouhé ignorace (Teasdale, 2004). Z těchto důvodů lze začít diskutovat o mindfulness jako o nápomocné síle ve zvládnání nepříjemných a iritujících prožitků a v celkové stabilizaci jedince během dopravních situací. Navíc studie z oblasti neurověd poskytuje poměrně významné výsledky z hlediska regulace negativních podnětů z okolí, kde se potvrdila snížená oboustranná aktivace amygdaly a zvýšená aktivace prefrontální kůry u jedinců s vysokou mírou mindfulness (Creswell et al., 2007).

Pakliže nastane situace, kdy řidič bude myslet převážně posuzujícím a nedůvěřivým způsobem, Deffenbacher et al. (2003) doporučují zahájit intervenční strategie. Ty mohou obsahovat meditační prvky či určité vlastní pokyny, které by zabránily rozvíjení agresivních projevů.

Nalezneme také další výzkumy, které více či méně přímou cestou svědčí o efektivitě praktikování mindfulness, hlavně v případě řidičů se zvýšenou tendencí k agresivnímu jednání (Borders et al., 2010; O'Leary et al., 2016; Wright et al., 2009). Eisenlohr-Moul et al. (2016) se zaměřili na roli jednotlivých aspektů mindfulness vůči lidské agresivitě. Zjistili, že vědomé jednání bylo spojeno s nižší mírou agresivity a nižší úrovní verbální i fyzické agrese. Dále jedinci s nehodnotící povahou vykazovali nižší náklonnost k hodnocení situací způsobem, jenž by vedl k projevům hněvu. Také nereaktivní stav jedince pomáhá předvídat nižší agresivní sklony a agresivní způsoby jednání.

Odborníci z Íránu zkoumali mindfulness u řidičů z taxi služby. I v tomto případě měly mindfulness intervence dopad na redukci míry agrese a agresivity. Tento výsledek měl vyšší sílu oproti efektu spojeného s absolvováním kognitivně-behaviorální terapie (KBT). Obě intervence byly provedené v rozsahu 10 týdnů. Navíc téměř stejné snížení úrovně agrese i agresivity bylo zpozorováno u obou skupin i v průběhu následujícího měsíce, což svědčí o možné dlouhodobosti podobného dopadu (Kazemeini et al., 2013). Hlavním nedostatkem této studie byla však omezená charakteristika výzkumného souboru, který krom řidičů taxi služby nezahrnoval běžné řidiče ani řidičky. Na tuto studii navázal další kolektiv Stephensová et al. (2018), kteří si stanovili za cíl prozkoumat vztah mezi mindfulness měřenou sebesposuzující škálou, agresí řidiče a jeho agresivním řízením. Zaměřili se hlavně na populaci aktivních řidiček. Výsledky se zdají být velmi podobnými k předchozí studii. Tedy všímavější řidič zpravidla prožívá menší míru agrese

v různých dopravních situacích a zároveň má menší tendenci k agresivním projevům během řízení.

V rámci nedávné studie z americké Floridy bylo mindfulness pojímáno jako osobnostní rys. Výsledky opět poukazují na skutečnost, že všímavější řidiči jsou méně agresivní, což významně ovlivňuje nižší sklon k agresivnímu chování za jízdy. Podobný vztah nebyl prokázán u skupiny řidičů s nízkou mírou mindfulness (Duany & Mouloua, 2022). Kim et al. (2022) přináší další zajímavá zjištění ve své práci, kde zkoumali mediační funkci emoční regulace mezi dispozičním mindfulness a agresí. Lze tvrdit, že reflexe ani kognitivní přehodnocení situace neměli vliv na vztah mezi mindfulness a agresí. Zjištění podporuje základní myšlenku mindfulness, kdy se všímavý jedinec nesnaží reorganizovat a změnit své emocionální prožívání, ale naopak jej přijmout (Kabat-Zinn, 1990).

Kabat-Zinn (1990) ve své publikaci uvádí případ svého bývalého klienta, který prošel 8-týdenním MBSR kurzem. Po nějaké době se stal účastníkem autonehody bez vlastního zapříčinění. Klient se přiznal, že by dříve reagoval zuřivým a agresivním způsobem, neboť tato nepříjemná dopravní situace narušila jeho vlastní plány a poškodila vozidlo. Nakonec však zachoval klidnou hlavu a pokusil se situaci řešit klidnou formou. Z toho můžeme odvozovat, že poněkud méně závažné situace v dopravě, např. porouchané auto, nutí člověka pracovat se svou emocionální kontrolou. Mindfulness se zde jeví jako možný dobrý nástroj, jak nezůstat zaplavení emocemi a projevovat se méně agresivním způsobem (Kabat-Zinn, 1990).

2.2.4 Aberantní a nebezpečné řidičské chování

V kontextu dopravní bezpečnosti se jeví za vhodné zabývat se také úlohou mindfulness ve vztahu k celkovému jízdovému výkonu a aberantnímu či rizikovému chování, které mohou vést k potenciální hrozbě na silnicích. Aberantní chování samo o sobě může zahrnovat záměrné porušení dopravních předpisů (např. porušování rychlostního limitu nebo porušení spojené s úmyslnou snahou o ventilaci agresivních prožitků). Může být ale také charakterizováno neúmyslným opomenutím nebo chybami, např. rychlé brzdění na kluzkém povrchu silnice (Koppel et al., 2019).

Dispoziční mindfulness může plnit ochrannou funkci vůči úmyslnému rizikovému chování (používání mobilního telefonu, překročení rychlosti) a chování vyplývajícím z nepozornosti (chyby nebo opomenutí). Navíc se prokázal silný vztah

mezi bezpečným způsobem jízdy a mindfulness oproti takovým faktorům jako věk řidiče a délka jeho zkušeností (Murphy & Matvienko-Sikar, 2019). K dispozici jsou také zajímavé výsledky v kontextu bezpečného řídicího chování vůči chodcům. Kass et al. (2011) uvádí, že řidiči, kteří prošli nácvikem mindfulness mají prokazatelně menší šance stát se účastníkem kolize s chodci.

Na vědeckém poli se objevuje také zkoumání míry mindfulness pomocí sebeposuzování spolu se zkrácenou verzí dotazníku DBQ (The Manchester Driver Behaviour Questionnaire) (Reason et al., 1990), obsahujícího v tomto případě 20 položek, které jsou zaměřeny na dopravní chyby, přestupky a přestupky vyvolané nepřiměřenou rychlostí a agresivitou. Autoři nepoužili škálu měřící dopravní opomenutí. Ukázala se asociace mezi nízkou mírou mindfulness, vyšším výskytem rizikového chování a uvedených nehod či pokut za nebezpečný způsob řízení (Barraclough, 2017). Podobné výsledky jsou nalezeny i ve vztahu s kompletní verzí metody (Koppel et al., 2018, 2022), kdy méně všímaví řidiči uváděli vyšší míru dopravních chyb a opomenutí, např. jak často zapomínali místo zaparkování svého auta. Poukazuje to na skutečnost, že mindfulness může hrát účinnou roli v redukci úmyslného a neúmyslného druhu aberantního řídicího chování (Koppel et al., 2018). Takové chování se však může stupňovat, pokud nevšímavý řidič zároveň vykazuje větší známky strachu při nemožnosti používat svůj mobilní telefon (Koppel et al., 2022).

Plynulejší jízda se jeví jako další aspekt, na který má praktikování mindfulness pozitivní dopad. Redukuje výskyt rapidního zrychlení, pravděpodobnost překročení rychlosti nad 112 km/h a zdánlivě snižuje výskyt prudkého brzdění. Tezi by mohl potvrdit Crundall (2019), a to nejen v rámci řízení simulátoru motorového vozidla, ale také za přirozených podmínek.

Dále nalezneme pozoruhodnou studii provedenou ve Francii, jež určitým způsobem souvisí s bezpečným chováním řidičů. Tento výzkum měl povahu experimentálního designu, kdy dvě skupiny respondentů byly požádány při řízení sledovat motorové vozidlo, které se nacházelo v bezpečné vzdálenosti, po dobu 3 minut. Zároveň rychlost sledovaného vozidla se pohybovala v rozmezí 45 až 90 km/h. Respondenti z experimentální skupiny před prováděním simulační jízdy prošli krátkou mindfulness meditací. Kontrolní skupině bylo nabídnuto poslechnout si audionahrávku o popularizaci vědy. Oba tyto úkoly trvaly v horizontu 10 minut. Poté proběhlo měření jejich jízdního výkonu. Sledován byl čas mezi vozidly (intervehicle time – IVT), což je vzdálenost mezi sledovaným a vlastním vozidlem dělená jeho podélnou rychlostí, a počet

otáček volantem, což je počet změn vztahujících se ke směru jízdního úkonu (steering wheel turns – SWTs). U experimentální skupiny bylo prokázáno snížení IVT a snížení počtu SWTs. Dle názoru autorů bezpečná vzdálenost po praktikování mindfulness byla kratší v důsledku toho, že řidič se více koncentroval na vnější okolí a disponoval více reaktivním způsobem chování. Zároveň menší počet otáček svědčil o dovednosti řidiče lépe předvídat trajektorii pohybů motorového vozidla a převzít nad ním kontrolu. Zamítají však skutečnost, že by snížené IVT charakterizovalo zaměření se do interních psychických procesů a s tím spojenou nedostatečnou koncentrací na řízení s následným chybným hodnocením bezpečné vzdálenosti. Jako důvod uvádí nález menšího počtu otáček volantem u kontrolní skupiny (Reynaud & Navarro, 2019). Ovšem podobné výsledky můžeme pokládat za nejednoznačné z hlediska rizikového faktoru nedostatečné bezpečné vzdálenosti.

Mindfulness v kontextu jízdního výkonu se zkoumalo i v další studii. Výkon byl měřen simulátorem jízdy motorovým vozidlem adaptovaným pro účel výzkumu. Scénář zahrnoval dálnici s nízkým provozem a silnici na venkově. Zjistilo se, že všímaví řidiči lépe udržují vozidlo v mezích silničních pruhů vzhledem k rychlosti vozidla. Avšak tyto výsledky mají malou hodnotu a zároveň zde hraje roli míra neuroticismu a svědomitosti jedince (Valero-Mora et al., 2021).

Tinella et al. (2022) ve své studii mluví o mindfulness v roli protikladu již zmíněného „bloudění“ mysli. Pakliže jedinec vykazuje vysokou tendenci k tomuto fenoménu, míra jeho extravertze a neuroticismu se bude kladně vztahovat ke vzniku potenciálních chyb a selhání během řízení. Stejný účinek bude mít vyšší míra svědomitosti. Lze z toho vyvodit skutečnost, že zabránit vzniku nebezpečí na silnicích může nápomoci snížení „bloudění“ mysli, do čehož může účinně zasáhnout praktikování mindfulness (Koppel et al., 2019). Autoři se navíc domnívají, že zejména řidiči s většími neurotickými projevy mohou těžit z mindfulness meditací (Tinella et al., 2022).

Výzkumníci ze Španělska (Baltruschat et al., 2021) v rámci své experimentální studie došli k závěrům, že dlouhodobé praktikování mindfulness má pozitivní vliv na snížení výskytu nehod a efektivnější způsoby zvládání rizikových situací v dopravě. Nebyl však nalezen vliv na zvolenou jízdní rychlost a způsob zrychlení. Zároveň odhalili skutečnost, že věk řidiče neovlivňuje míru změn jeho chování během řízení, které byly způsobené praktikováním mindfulness. Jinými slovy, trénink této dovednosti bude mít pozitivní účinek na bezpečné řízení bez ohledů na věk praktikujícího.

Ve vztahu k rizikovému chování je nutné uvést, že praktikování mindfulness

příznivě ovlivňuje emoční regulaci a sebekontrolu, což v sobě nese preventivní prvky užívání návykových látek včetně alkoholu, a také snížení jejich konzumace (Tang et al., 2016). Zároveň rozvinutá emoční regulace pomáhá řidiči reagovat na vlastní myšlenkové procesy spíše adaptivním, nežli reaktivním způsobem (Fix & Fix, 2013). Zde je však důležité upozornit na aspekt délky praktikování mindfulness, jež může určovat sílu účinku této intervence na lepší emoční regulaci řidičů. Baltruschat et al. (2021) došli k závěru, že kratší program založený na mindfulness (délka trvání – 5 týdnů) téměř nulově ovlivňuje emoční regulaci řidiče. Byl objeven snížený výskyt jen v tendenci k ruminaci myšlenek, katastrofizaci a k obviňování druhých a sebe sama. Pokud však praxe mindfulness trvá delší dobu, můžeme si povšimnout pozitivních změn v rychlosti i efektivitě řidičových reakcí na své interní impulzy (Roemer et al., 2015).

2.3 Možnosti měření mindfulness v rámci dopravní psychologie

Výše uvedené informace jsou nám k dispozici díky provedeným výzkumům, kde mindfulness bylo měřeno v kontextu různých aspektů vztahujících se k dopravní bezpečnosti. Zatím jsme však neuvedli konstrukty, s jejichž pomocí bylo mindfulness v této oblasti zkoumáno. Z tohoto důvodu se na dané konstrukty v rámci kapitoly krátce zaměříme.

Podle Davidsona (2010) je důležité se při výběru metody měření mindfulness opírat o určitý teoretický konstrukt. Proto je důležité identifikovat rozdíly mezi třemi různými měřítky mindfulness (viz Kapitola 1.2.1). Dispoziční mindfulness je zpravidla měřeno sebesposuzujícími škálami, které kvantifikují obecnou tendenci k mindfulness. Pokud budeme chtít koncept zkoumat jako psychický stav v konkrétním okamžiku, měli bychom zaznamenávat relevantní prvky chování během praxe mindfulness. Určitý efekt jeho intervence je měřen skrz experimentální a longitudinální studie.

Nejčastějším možným řešením měření mindfulness v dopravním kontextu, bylo použití dotazníkových metod. Vyskytují se hlavně následující metody.

Škála všímavé pozornosti a uvědomování (MAAS – Mindful Attention Awareness Scale). Používá se pro zjištění obecné tendence k všímavé pozornosti a přirozenému soustředění na přítomný okamžik. Je tvořena 15 položkami, na které respondent odpovídá pomocí Likertovy škály v rozsahu 1 (téměř vždy) až 6 (téměř nikdy). Škála je tedy konstruovaná jedním faktorem (Brown & Ryan, 2003). King et al.

(2011) považují tento konstrukt za nejvhodnější v dopravně psychologické oblasti. Podobný názor mají Koppelová et al. (2018), avšak apelují také na využití multifaktorových metod mindfulness. Doposud byla metoda MAAS využita ve studiích spojených s aberantním řidičským chováním (Barraclough, 2017; Crundall et al., 2019; Koppel et al., 2018; Murphy & Matvienko-Sikar, 2019), jízdním výkonem (Valero-Mora et al., 2015; Valero-Mora et al., 2021), pozorností (Chambers et al., 2008; Valero-Mora et al., 2015), „blouděním myslí“ (Rahl et al., 2017; Turkelson & Mano, 2022), rušivými aktivitami při řízení (Moore & Brown, 2019; Young et al., 2019) a agresivitou, včetně agresivního chování za jízdy (Kim et al., 2022; Stephens et al., 2018).

Dotazník pěti aspektů mindfulness (FFMQ – Five Facet Mindfulness Questionnaire) je druhou nejvyužívanější metodou z dopravního hlediska. Byl vyvinut pomocí integrace jiných příbuzných sebezposuzujících metod a cestou faktorové analýzy byla zjištěna multidimenzionální povaha mindfulness. Zde je představeno pět propojenými aspekty. Patří k nim *pozorování vlastních zážitků* (tzn. zaměření pozornosti na vlastní interní prožitky a podněty z vnějšího okolí), *popisování vlastních zážitků* (tzn. schopnost verbálně popsat prožívanou zkušenost), *jednání na základě uvědomění* (tzn. věnování pozornosti činnosti prováděnou v současném okamžiku), *nehodnocení vlastních prožitků* (tzn. zaujmout nehodnotící pozici vůči vlastním vnitřním dějům) a *nereagování na vlastní prožitky* (tzn. schopnost si udržet nereaktivní odstup vůči vlastním prožitkům). Obsahuje celkem 39 položek, jež jsou hodnocené na Likertově škále, kde 1 znamená „nikdy nebo velmi zřídka pravdivé“ a 5 znamená „vždy nebo téměř vždy pravdivé“ (Baer et al., 2006, 2008). Tato verze dotazníku bylo využita pro měření mindfulness ve vztahu k používání mobilního telefonu během řízení (Terry & Terry, 2015) a ve vztahu k výskytu „bloudění“ mysli za volantem (Turkelson & Mano, 2022). Metoda disponuje zkrácenou verzí s 15 výroky, jež jsou umístěné na 7bodové Likertově škále (Bohlmeijer et al., 2011). Tato verze byla nápomocná z hlediska měření mindfulness v kontextu nebezpečného zasilání zpráv během řízení (Panek et al., 2015; Ramos Salazar & Khandelwal, 2021).

Škála kognitivní a afektivní mindfulness – revidovaná (CAMS-R – Cognitive and Affective Mindfulness Scale – Revised) představuje upravenou a zkrácenou verzi CAMS konstruktů. Zaměřuje se na několik aspektů mindfulness. Spadá do nich schopnost regulace pozornosti, zaměření se na přítomný okamžik, uvědomění si současné prožívané zkušenosti a přijímající a nehodnotící postoj vůči prožívaným zážitkům. Skládá se tedy z 12 položek umístěných na 4bodové stupnici (Feldman et al., 2007).

V oblasti řízení byla aplikovaná pro posouzení míry mindfulness u řidičů, hodnocení tendence používat mobilní telefon za jízdy (Kita & Luria, 2020), příp. psaní zpráv (Feldman et al., 2011), a také ve vztahu k agresivnímu chování (Duany & Mouloua, 2022).

Freiburský inventář mindfulness (FMI – Freiburg Mindfulness Inventory) je dalším spolehlivým nástrojem pro měření mindfulness. Byla přestavena jeho kratší verze skládající se ze 14 výroků. Na rozdíl od původní verze se sémanticky nevztahuje k buddhistickému nebo praktickému meditačnímu kontextu. Tím se umožňuje jeho širší použití (Walach et al., 2006). Můžeme jej tak nalézt v rámci zkoumání aberantního (Koppel et al., 2018), příp. agresivního chování jedince během řízení spolu s posouzením jeho míry mindfulness (Stephens et al., 2018).

Mindfulness může také vystupovat v roli nezávislé proměnné v dopravních experimentálních studiích. Například účastníci experimentu ve výzkumu Crundalla et al. (2019) měli za úkol cvičit mindfulness každý den. Byly jim poskytnuty materiály, pomocí kterých v průběhu 10 minut denně zvyšovali svou mindfulness dovednost v časovém horizontu 2 týdnů. Také Baltruschat et al. (2021) se opírali o provádění zkráceného MBSR kurzu. Trval 5 týdnů, kdy respondenti měli možnost praktikovat mindfulness 3 hodiny týdně. Řidičské chování po absolvování nácvikového předmětu mindfulness bylo také zkoumáno na populaci vysokoškolských studentů (Kass et al., 2011).

2.4 Aplikace mindfulness v dopravním kontextu

V této kapitole uvedeme několik možností, jak lze uplatnit mindfulness z hlediska řízení. Jsou široce dostupné v internetovém prostoru. Zde je nutné podotknout, že jejich účinnost není podložena empirickými důkazy. Je však důležitým zmínit, jak se aktuálně aplikuje mindfulness pro řidiče.

2.4.1 Meditační mindfulness nahrávky pro řidiče

Mobilní aplikace pro mindfulness meditace mohou být používány i při řízení auta jako alternativa běžného poslouchání zvukových nositelů (Xu et al., 2021). Například v poměrně známé webové a mobilní aplikaci Insight Timer, můžeme mezi tisíci meditačních nahrávek nalézt také 15minutovou nahrávku lektorky Witwatersrandové univerzity, zaměřenou na řízení. Jedná se o meditaci realizovanou s otevřenými očima za účelem rozvíjení koncentrace pozornosti, otevřeného uvědomění a soucitu (Insight

Timer, n.d.). Je však na místě uvažovat také o rozptylující roli podobných nahrávek, jako tomu je u puštěného rádia nebo hudby během samotného řízení (Young et al., 2007).

2.4.2 Vzdělávání řidičů

Můžeme hovořit o možném zapojení mindfulness v oblasti vzdělávání žadatelů o řidičské oprávnění. Například určité propojení najdeme s teoretickým modelem GDE (Goals for Driver Education), který je tvořen jasně strukturovanými cíli pro zlepšení vzdělávání a rehabilitaci řidičů. Představuje hierarchii úrovní, které jsou mezi sebou smysluplně propojené. Každá z nich obsahuje určité aspekty hrající podstatnou roli ve vzdělání řidičů (Šucha, 2019).

První a nejnižší úroveň zahrnuje prvky ovládání vozidla, pomocí kterých jedinec dokáže manévrovat vozidlem v typických dopravních situacích. Na ni navazuje další úroveň ve vztahu ke zvládnutí dopravních situací. Patří zde například regulace rychlosti v souladu s aktuální situací na vozovce (Molina et al., 2014). Další dvě úrovně představují cíle řidiče a jeho životní styl, hodnoty, normy, postoje. V poslední úrovni hraje důležitou úlohu např. sebekontrola, sebenáhled nebo celkové uvědomění si, jak vlastní životní styl může ovlivňovat řidičské chování (Šucha, 2019). Zde si můžeme povšimnout určité shody s aspekty mindfulness, které právě souvisí s celkově větším uvědomováním si, seberegulací a sebeovládáním, lepším poznáním vlastních hranic, zvýšením duševní pohody jedince a změnami v jeho životním stylu (An et al., 2021; Bowlin & Baer, 2012; Kabat-Zinn, 2016).

Nutné je také uvést, že daný model se postupně stává podnětem pro přerámování procesu vzdělávání v autoškolách v některých evropských zemích (Keskinen & Hernetkoski, 2011). Prozatím je v České republice ustálen klasický přístup řidičského vzdělávání, který využívá první dvě úrovně popsaného modelu (Šucha, 2019).

Na základě již existujících empirických důkazů o účinnosti mindfulness z hlediska řízení motorového vozidla vznikl zajímavý britský program. Založila jej zkušená instruktorka autoškoly a zároveň členka Britské asociace přístupů založených na mindfulness San Harperová. Během postupného zařazení mindfulness do svých výukových hodin si povšimla určitých změn u svých žáků i sebe samotné. Patřili zde hlavně snížení stresu i úzkosti a zvýšení jejich duševní pohody. Takto vznikl *Guild of Mindful Driver Trainers* (Spolek všímavých instruktorů autoškol). Ten je přímo zaměřen na instruktory autoškol, kterým poskytuje teoretické informace z oblasti mindfulness,

včetně jeho nácviků. Účastníci se seznamují s postupy, které slouží k podpoře žadatelů o řidičské oprávnění a také získávají větší náhled na to, kdy mindfulness intervence nejsou vhodnými za jízdy. Zároveň získávají vlastní poznatky o tom, jak napětí a stres jsou spojeny s kognitivními a behaviorálními procesy během řízení. Daná intervence touto cestou nepřímo ovlivňuje i žadatele o řidičské oprávnění, neboť se vůči nim mění přístup ze strany instruktora a zároveň ten má možnost předávat nové poznatky dál svým žákům. Možnost zúčastnit se jiného kurzu tohoto spolku mají také řidiči z povolání. V nabídce je pro ně program s názvem „Mindfulness for Professional Drivers“, kde se nabízí možnost naučit se lépe zvládat psychickou tenzi a úzkost v budoucnosti (Guild of Mindful Driver Trainers, n.d.).

2.4.3 „Mindfulness Concept Car“

Další zajímavé uplatnění mindfulness může najít ve vzniku inovačních konstrukčních řešení motorových vozidel. Americká automobilová společnost Ford představila v předminulém roce koncepci „Mindfulness Car“. Na první pohled vypadá jako sportovně užitkové vozidlo (SUV) Ford Kuga. Tento model však disponuje funkcemi, které by měly vést k redukci stresu a k pohodlnější jízdě. Vývojáři měli za cíl adaptovat různorodé funkce ve vozidle, které by přispívaly k všímavému způsobu řízení. Proto jakmile řidič otevře dveře – zapne se speciální filtr. Ten plní funkci odstranění alergenů, nepříjemných čichových podnětů a prachu. Zároveň jsou ve vnitřním prostoru umístěna zařízení sledující srdeční frekvenci a dýchání řidiče, se kterými se může seznámit na displeji. Dokonce synchronizuje tato data s vnitřním osvětlením vozidla. Nechybí zde reproduktory zabudované v opěrkách hlavy a ve stropě, prostřednictvím kterých má řidič možnost poslechnout si zvuky moře, pakliže zrovna projíždí pobřeží, či uklidňující hudbu, pokud stojí v dopravní zácpě (Ford Media Center, 2021).

Společnost Ford neočekává, že by se v bližší době podobné vozidlo objevilo. To ale nemusí znamenat, že se jednotlivé funkce tohoto konceptu neobjeví v nových sériových modelech. Dokonce je dobrým nástrojem pro měření účinků podobných inovací na psychický stav řidiče (Ford Media Center, 2021).

VÝZKUMNÁ ČÁST

3 VÝZKUMNÝ PROBLÉM A CÍL

Teoretická část nám pomohla rozšířit představu o koncepci mindfulness, jak je pojímána a jakými postoji je charakterizovaná. Zároveň jsme měli možnost nahlédnout na způsoby jeho rozvíjení a možnosti jeho uplatnění. Naši další snahou bylo pochopit, v jaké roli vystupuje v kontextu řízení motorového vozidla. Prvně jsme se seznámili s možnostmi pojmání mindfulness z dopravního hlediska. Pro danou práci jsme zvolili jeho nejvíce používanou definici v rámci studie z dopravní psychologie od Browna a Ryana (2003), kteří mindfulness chápou jako zvýšenou pozornost, uvědomění si a přijetí přítomného okamžiku nebo současné reality. Patrně bylo také vidět, že tento koncept je relativně v začátcích zkoumání a není dostatečně informačně rozšířený. Aktuálně můžeme nalézt jen zahraniční práce využívající ke zkoumání mindfulness v oblasti silniční dopravy výhradně dotazníkové a experimentální metody (Koppel et al., 2019). Jak je nám již známo, většina z nich inklinovala ke zkoumání nebezpečného řidičského chování (Baltruschat et al., 2021; Barraclough, 2017; Crundall et al., 2019; Kass et al., 2011; Koppel et al., 2018; Murphy & Matvienko-Sikar, 2019; Reynaud & Navarro, 2019), výskytu rozptylujících forem chování (Feldman et al., 2011; Kita & Luria, 2020; Panek et al., 2015; Terry & Terry, 2015; Young et al., 2019), agresivních prvků chování a prožívání (Duany & Mouloua, 2022; Kazemeini et al., 2013; Stephens et al., 2018) a také odvádění pozorností za jízdy vlastními myšlenkovými procesy (Mrazek et al., 2013; Turkelson & Mano, 2022). V rámci českých prací se nám podařilo najít zmínku o uplatnění mindfulness principů jako jedné z možností, jak se řidiči vypořádají s nudou za jízdy (Toman, 2020). Podobné informace nás přivádí k zamyšlení se na tím, jak sami řidiči osobních vozidel vnímají možný dopad praktikování mindfulness na řízení a jak ho v tomto procesu uplatňují. Na výzkumném poli chybí studie, které by poznatky z oblastí této problematiky prohloubily a rozšířily je z hlediska individuálních zkušeností. Proto se zaměříme na mindfulness a jeho vnímaný vliv na řízení z pohledů zkušených řidičů automobilů, jak v samotném řízení, tak i v praktickém využití mindfulness.

Hlavním cílem dané práce je nahlédnout a vysvětlit, jak řidiči praktikující mindfulness vnímají jeho vliv na způsob vlastního řízení. Sekundárním cílem práce je prozkoumat způsoby a okolnosti jeho zapojení během řízení.

3.1 Výzkumné otázky

Ze stanovených výzkumných cílů byly zvoleny následující výzkumné otázky:

- Jakým způsobem řidiči zapojují mindfulness do svého řízení a za jakých okolností?
- Jakou roli hraje praktikování mindfulness v emočním prožívání řidičů?
- Jaký dopad má praktikování mindfulness na chování jedince při řízení?
- Jaké názory a postoje vyjadřují řidiči ohledně praktikování mindfulness v kontextu řízení?

4 METODOLOGICKÝ RÁMEC

V dané kapitole se budeme věnovat krátkému popisu námi zvoleného typu výzkumu. Zároveň se čtenář seznámí s metodou sběru dat. Také popíšeme jeho samotný proces a výzkumný soubor, na který se tento výzkum zaměřil. Na konci stručně uvedeme etický rámec dané studie.

4.1 Typ výzkumu

Na základě námi stanoveného cíle práce a z něj vycházejících výzkumných otázek jsme si zvolili formu *kvalitativního přístupu*. Ten obecně umožňuje hlubší pochopení zkoumané problematiky. Pomáhá tak více porozumět široce definovanému jevu a získat o něm co nejvíce informací (Švaříček, 2007). Zároveň nese induktivní povahu, která přispívá ke zkoumání položených otázek typu „co“, „proč“ nebo „jak“. Takovou formu výzkumu můžeme považovat za poměrně unikátní, poněvadž přispívá k empirickému výkladu i interpretaci složitých vzájemných vztahů mezi jevy (Tuffour, 2017).

Jedním z klíčových aspektů kvalitativního přístupu je *jedinečnost* a *neopakovatelnost*, kde se klade důraz na odlišnost ve vnímání a nahlížení na svět každého jedince. Další charakteristikou je *kontextuálnost*, která upozorňuje na to, že v oblasti psychologie neexistují určitá pravidla, která by se dala uplatnit ve všech oblastech zkoumání. Ruku v ruce s tím jde aspekt *procesuálnosti* a *dynamiky* podporující, myšlenku o vzniku, rozvoji a následném zániku určitého fenoménu. Nejcitlivější stránkou je *reflexivita*. Ta v sobě zahrnuje skutečnost přímého a nepřímého ovlivňování zkoumaného fenoménu samotným výzkumníkem a naopak (Miovsky, 2006).

Daný výzkum má explorativní povahu. S tím se pojí volba metody výzkumu, která tvoří analytickou část naší studie. Zvolili jsme *Interpretativní fenomenologickou analýzu* (IPA).

4.2 Metoda získávání dat

V rámci našeho výzkumu sběr dat probíhal pomocí *polostukturovaného interview*, jež je nejčastěji používanou metodou v rámci kvalitativních výzkumů. V našem případě byla

použita jako jediná a jeví se jako nejvíce relevantní vzhledem k předmětu tohoto výzkumu. Mohli jsme se tak vyhnout potenciálním nevýhodám u strukturovaného nebo nestrukturovaného interview. Byla tím umožněná flexibilnější forma sběru dat, která otevírala prostor pro hlubší pochopení podstaty výpovědi či jejich autentičnosti a přesnosti. Zároveň otevírá prostor pro kreativitu a přirozenost komunikace, kde respondenti mají možnost volněji vyjádřit svůj názor na zkoumaný fenomén. Můžeme tento nástroj sběru dat považovat za téměř ideální, neboť kombinuje aspekty nestrukturovaného a strukturovaného interview (Miovisky, 2006).

Příprava k provedení této procedury měla svůj začátek v stanovení si okruhu otázek na základě dosavadních výzkumných otázek. Naší snahou bylo vyhnout se nepřesnému nebo nejasnému znění otázek, jejich přílišné komplikovanosti, dvojznačnosti nebo sugestivní povaze. Můžeme tvrdit, že jejich struktura tvořila jakýsi návod, ale zároveň poskytovala prostor pro rozvinutí tématu. Seznam otázek, které byly základem pro vedení interview, je součástí Přílohy 3.

Ovšem, než byly zahájeny interview, měli jsme možnost provést *pilotní formu* s cílem případných korekcí nebo eliminací konkrétních otázek či výroků. Záměrem bylo také bylo odhalit srozumitelnost znění každé z nich. Dané pilotní interview probíhalo se zkušenou aktivní řidičkou a zároveň lektorkou mindfulness v prostorech kavárny, v časovém rozmezí 30 minut. Již v průběhu rozhovoru se vyskytly určité podněty pro provedení některých změn. Např. otázka „*Jaké jsou konkrétní mindfulness techniky, na které se během řízení obrátíte?*“ byla zařazena do skupiny doplňujících otázek. Důvodem byla respondentova pochybnost o aplikovatelnosti konkrétních mindfulness technik ve vozidle. Místo ní jsme zvolili poněkud jinou a obecnější formu tázání se: „*Jak zapojujete mindfulness během Vašeho řízení?*“. Byla provedená korekce otázky „*Co považujete za problematické být všímavější za jízdy?*“ na vhodnější formu z hlediska respondenta – „*Co Vám překáží být všímavější za jízdy?*“. Dále jsme vynechali otázku zaměřenou na vznik možných zvyků – „*Zkusil/a byste říct, jaké nové zvyky v rámci řízení vznikly díky mindfulness?*“. Tento druh dotazu se do určité míry překrýval s jiným „*Vnímáte určité změny ve svém chování během řízení auta díky zkušenosti s mindfulness?*“. Zde respondentka neviděla značný rozdíl z obsahové stránky. Na konci interview měla možnost vyjádřit se k celkové struktuře rozhovoru a ke konkrétním otázkám. Jediným námětem z její strany bylo přidání dotazu, který by se vztahoval k dopravním okolnostem, kdy jedinec řídí automatickým způsobem namísto všímavého. Posloužilo to k přidání další otázky se zněním „*Za jakých okolností řídíte*

automaticky než všímavě?“. Po následném přepisu daného interview bylo rozhodnuto ponechat původní strukturu s přidáním změn uvedených výše. Tento rozhovor byl přidán do procesu analýzy dat spolu s dalšími.

Následně proběhlo 12 polostrukturovaných interview. Všechny byly uskutečněny prostřednictvím online platformy Google Meet. Bereme na zřetel možná rizika a omezení, které z toho mohou plynout, např. komplikace ve vytváření vzájemného pochopení nebo zachování bezpečí před potenciálním unikem informací. Na druhou stranu takové profesionální online platformy zabezpečují uživatelské soukromí v poměrně vysoké míře. Navíc podobný druh spojení by mohl být dostupnější a pohodlnější pro respondenty (Foley, 2021). Žádný z respondentů neměl námitky vůči této formě interview. Umožnilo to poměrně rychlou domluvu, spojení a také snížení většího zásahu do soukromého života respondentů, kteří výhradně pracují z domova nebo se intenzivně starají o vlastní rodinu. Před zahájením rozhovoru byl každému respondentovi zaslán Informovaný souhlas (viz Příloha 2) a odkaz na Google Meet prostřednictvím e-mailu. Zároveň touto formou bylo domluveno přesné datum interview.

Samotné interview s každým respondentem probíhalo představením výzkumnice. Kvůli mé kulturní odlišnosti od běžné české populace byli všichni zúčastnění také informováni o možných lingvistických či paralingvistických nedorozuměních. Z tohoto důvodu jim byl také po celou dobu interview nabídnut prostor pro reakci v případě vzniku potenciálního zkresleného porozumění. Dále byly poskytnuty základní informace o prováděném výzkumu. Počáteční otázky byly zaměřeny na získání základních údajů, relevantních pro danou studii. Další již směřovaly k jádru rozhovoru. Snahou bylo přizpůsobit průběh rozhovoru jednotlivému respondentovi. Na konci měl každý možnost se vyjádřit, příp. doplnit poskytnuté informace. Ze strany výzkumnice bylo respondentům nabídnuto zaslání budoucích výsledků daného výzkumu jako zpětnou vazbu jejich zapojení do něj. Všichni tuto možnost přijali. Pokud hovoříme o časovém rozsahu interview, nejkratší z nich trvalo 19 minut a nejdelší 45 minut. Průměrný čas činí necelých 29 minut ($SD=8,19$). Daný časový úsek se může zdát nedostatečný pro námi zvolený typ analýzy dat IPA (Alase, 2017), ovšem je nutné brát na zřetel poměrnou specifickost tématu a z velké části mechanický způsob řízení motorového vozidla.

4.3 Zpracování a analýza dat

Interview nekončí v okamžiku, kdy se s respondentem rozloučíme, neboť je potřeba provést další úkony ve formě utřídění, analýzy a následného vyhodnocení získaných dat (Ferjenčík, 2008). Přistoupili jsme k další fázi, která v sobě zahrnovala *fixaci* dat pomocí diktafonu. Ve snaze odstranit riziko úniku získaných informací z důvodu horší kvality nahrávky, byla také využita záznamová počítačová aplikace, která umožnila zachytit data v poměrně dobré kvalitě. V případě nutnosti byla také využita forma tužka-papír pro záznam relevantních mluvených či neverbálních projevů.

Poté logicky na *fixaci* navazovala *transkripce* dat, což zahrnuje transformaci mluveného materiálu do psaného v textovém editoru Word (Hendl, 2005). Ve většině případu přepsání dat probíhalo v rozmezí 1-3 dní po samotném uskutečnění interview, s cílem udržení v paměti výzkumnice celkovou atmosféru, styl vedení rozhovoru a podstatné informace. Zachovali jsme doslovné znění výroků respondentů, včetně nářečí nebo poměrně nespisovných výrazů. Bylo však opuštěno zaznamenání neverbálních projevů.

Dále následovalo *kódování* dat, obnášející přiřazení relevantních kódů k jednotlivým respondentovým výročkům. Pro tento účel jsme využili licencovaného počítačového programu ATLAS.ti, do kterého jsme vložili 13 připravených dokumentů. Navíc nám sloužil ke tvorbě poznámek ke každému přepsanému interview. Tím byla umožněna pohodlnější orientace v datech. Vypracované kódy jsme následně roztrídili do smysluplných celků pomocí označování příslušnými barvami, což následně usnadnilo analýzu.

Jak jsme již zmínili, proces analýzy dat byl uskutečněný pomocí interpretativní fenomenologické analýzy. Ta se aplikuje s cílem hlubšího porozumění významu zkušeností jednotlivců. Otevírá zde široký prostor pro tvořivý přístup výzkumníka ve způsobu vedení analýzy. Snahou bylo zachovat a udržet co největší prostor objevování nových témat v každé následující analýze (Kostínková & Cermak, 2013). Mezi nimi jsme se snažili vytvořit časový odstup, aby se snížila pravděpodobnost zkresleného a difuzního pochopení následujícího obsahu rozhovoru. Zároveň jsme si vědomí celkového limitu analýzy fenomenologických studií, jímž je faktor subjektivity, se kterým se musí pečlivě a ostražitě zacházet (Alase, 2017).

4.4 Etický rámec

Za nezbytnou a podstatnou součást provádění výzkumu považujeme zohlednění etických aspektů ve vztahu k respondentům. Po celou dobu jeho realizace byla zohledněna práva a ochrana soukromí osobních údajů participantů. Účast každého z nich byla postavena na dobrovolném rozhodnutí. Před zahájením samotných interview, každý respondent měl možnost seznámit se s Informovaným souhlasem s účastí ve studii, který byl zaslán na jejich e-mailovou adresu. Ta nebyla v žádném případě dál šířena. Podmínkou provádění samotných interview bylo zpětné zaslání naskenovaného a podepsaného informovaného souhlasu, včetně data podepsání, a to před jeho zahájením.

Respondenti byli seznámeni s účelem provádění daného výzkumu. Nebyly jim zatajeny žádné informace a zároveň jim byl poskytnut prostor pro možnou potřebu jejich doplnění. Z jejich strany bylo také schváleno provedení audiozáznamu interview, který následně sloužil jako podklad dané studie. Bylo také slíbeno následné smazání audionahrávky po zrealizování studie, což jsme již ve výsledku provedli. Z důvodu zachování anonymity, byly jednotlivé dokumenty textové nebo auditivní formy uschované pod speciálními anonymními názvy. Navíc byla respondentům poskytnuta možnost obrátit se na výzkumnici kdykoliv po skončení interview, a to v případě vzniku otázek nebo dalších potřeb.

Bylo také odsouhlaseno následné zveřejnění získaných anonymizovaných dat. Respondenti se účastnili výzkumu s vědomím toho, že nebude následovat žádná finanční či hmotná odměna za jejich participaci.

5 VÝZKUMNÝ SOUBOR

V dané kapitole se prvně zaměříme na stanovená kritéria výběru výzkumného souboru. Také nebude chybět informace o způsobu jejich vybrání. Na konci kapitoly čtenář nalezne bližší popis souboru této studie.

5.1 Popis výběrových kritérií

Na základě stanoveného cíle pro daný výzkum bylo podstatné, aby respondentova celková zkušenost byla spojena jak s řízením motorového vozidla, tak i s praktikováním mindfulness. Zároveň bylo podstatné, aby v obou oblastech zaujímali aktivní pozici.

Jako minimální dobu zkušeností s řízením motorového vozidla jsme stanovili 2 roky. Snahou tak bylo předejít možnému nedostatečnému a zkreslenému kvantu informací od začínajících řidičů, kde je větší důraz kladen na samotné ovládání vozidla. Navíc tímto řidičům chybí celostní vnímání dopravních situací (Benda & Hoyos, 1983). Aktivní řízení bylo charakterizováno využitím auta minimálně 3krát týdně. Minimálním požadavkem pro respondenty ohledně jejich zkušeností s mindfulness bylo absolvování MBSR kurzu bez ohledu na místo (lokální nebo zahraniční) a formu (prezenční či on-line). Tento druh programu se jeví jako nejvíce uplatňovaným a nabízeným v České republice. Ovšem jako alternativní možnost jsme také vymezili dlouhodobé a pravidelné praktikování mindfulness v průběhu tří a více let. Níže znázorňujeme **výběrová kritéria** výzkumného souboru:

- Absolvent/ka MBSR kurzu nebo se technikám mindfulness věnuje přibližně 3 a více let;
- Pravidelně zařazuje principy mindfulness do běžného života;
- Aktivní řidič/ka, tzn. využívá auto min. 3krát týdně;
- Aktivně řídí auto min. poslední 2 roky.

Pravidelné zařazení je zde bráno jako charakteristika neformálních mindfulness praxí (Kabat-Zinn, 2016).

5.2 Způsob výběru výzkumného souboru

Jelikož je řeč o kvalitativním designu výzkumu, je zde zjevný aspekt nereprezentativnosti výběrového souboru. Jinak řečeno, není možné zobecnit závěry studia na širší rámec populace. Z toho se odvozuje volba způsobu, jakým bude soubor vybírán (Ferjenčík, 2008).

Zvolili jsme nepravděpodobnostní metody výběru, které se v průběhu procesu prolínaly. Pilotní a svým způsobem první interview probíhalo s lektorkou mindfulness, se kterou již byl kontakt navázán delší dobu. Touto cestou jsme plánovali zahájit další metodu *sněhové koule*, pomocí které bychom získali cenné kontakty. Ovšem tato možnost nám nebyla umožněna, neboť respondentka nedisponovala kontakty českých osob, které by byly vhodnými participanty pro náš výzkum.

Z těchto důvodů jsme inklinovali k *metodě samovýběru*, s jejíž pomocí lze vyhledat potenciálního respondenta na základě jeho dobrovolnosti a aktivního postoje (Miovisky, 2006). Pro tento účel jsme předem připravili pozvánku v elektronické formě, kterou čtenář může nalézt v Příloze 5. Následně jsme se obrátili na správce skupin na sociální síti Facebook, kterými byly Mindfulness Club a Mindfulness Research and Practice Network of Masaryk University, s prosbou o zveřejnění inzerátu. Výsledky však nebyly dostatečně uspokojivé, a proto jsme zahájili další metodu – *metodu prostého záměrného výběru*. Tento typ výběru označuje kontakt s potenciálním participantem, který splňuje potřebná kritéria pro stanovený výzkum a zároveň s jeho účastí souhlasí (Miovisky, 2006). K tomu nám dopomohl již zmíněný Facebook spolu s platformou Instagram a LinkedIn. Proběhlo také rozeslání několika e-mailů, jež jsme našli na osobní webové stránce potenciálního respondenta. Tato forma se ukázala jako osvědčená. Navíc následná metoda *sněhové koule* pomohla nasbírat dostačující počet respondentů.

5.3 Popis výzkumného souboru

Celkově se výzkumu zúčastnilo 13 respondentů, včetně participantky pilotního rozhovoru. Výzkumný soubor tedy tvořilo 12 žen a 1 muž. Všichni byli občany České republiky až na jednoho respondenta, který zde ovšem žije delší dobu. V první části interview byli respondenti doptáváni na informace vztahující se k výběrovým kritériím. Patřili sem délka a frekvence řízení motorového vozidla. Další otázky byly směřovány k zjištění respondentova vztahu k mindfulness. Nechyběly informace i o délce a frekvenci mindfulness praxe. Zde je také nutné uvést, že každý respondent považoval sám sebe za aktivního řidiče bez ohledu na

to, že aktuální frekvence řízení některých z nich byla o něco nižší, než jak bylo uvedeno ve výběrových kritériích. Tato skutečnost však nebyla považována za relevantní překážku participace. Získaná data posloužila k popisu výběrového souboru, který uvádíme níže. Dále jsem brali ohled na možnou aktuální nepravidelnost nebo menší počet praktikování mindfulness, neboť jsme si vědomi náročnosti samodisciplíny (Kabat-Zinn, 1990).

Tabulka 1: Charakteristika výzkumného souboru

	Pohlaví	Délka řízení	Frekvence řízení (týdně)	Vztah k mindfulness	Délka praxe mindfulness	Frekvence praxe mindfulness (týdně)
R1	žena	23 let	každý den	Absolventka a lektorka MBSR	3,5 roků	5krát
R2	žena	20 let	3-4krát	Lektorka mindfulness	7 let	2-4krát
R3	žena	30 let	3krát	Absolventka MBSR	4 roky	3krát
R4	žena	13 let	každý den	Absolventka MBSR	3 roky	jednou*
R5	žena	32 let	každý den	Absolventka základního 8týdenního mindfulness programu v Lávce	3 roky	jednou*
R6	muž	20 let	jednou	Lektor mindfulness	22 let	každý den
R7	žena	27 let	5krát	Absolventka MBSR	2 roky	jednou*
R8	žena	9,5 roků	1-3krát	Absolventka MBSR	4 roky	jednou
R9	žena	18 let	5krát	Absolventka MBSR	6 let	3krát
R10	žena	24 let	2krát	Absolventka MBSR a koučka využívající mindfulness	4-5 let	2-3krát
R11	žena	21 let	2krát	Absolventka MBSR	0,5 roků	5krát
R12	žena	20 let	každý den	Absolventka MBSR	1,25 roků	každý den
R13	žena	15 let	5-6krát	Absolventka výcviku SHINE meditací Absolventka 5 a více mindfulness seminářů	7 let	každý den

*Poznámka: *- Kolísavé praktikování*

6 VÝSLEDKY

Tato kapitola se bude věnovat výsledným informacím, které jsme dostali od respondentů. Zaměřovali jsme se na jejich řídičskou praxi se zohledněním možných změn a vlivů způsobených delší praxí s mindfulness. Výsledkem pečlivé analýzy jednotlivých rozhovorů se stala vyvozená určitá společná témata, prolínající se mezi zkušenostmi respondentů. Některá z nich byla sestavena z několika dalších oblastí, námi identifikovanými. Cílem bylo vytvořit co nejvíce komplexní pohled na zkoumanou problematiku. Vynořená témata se mezi sebou do jisté míry překrývají a navzájem se doplňují. Prvotní snahou bylo porozumět jednotlivým respondentovým sdělením a až pak přistoupit k hledání společných prvků. Analýza jde ruka v ruce s *přímými citacemi* jednotlivých participantů, které prošly korekturou spisovných výrazů a eliminací výplňkových slov. S cílem zachování anonymity bylo respondentům přidělen speciální příslušný název (R1-R13).

6.1 Společná témata

Na tomto místě čtenář bude mít možnost blíže se seznámit s vynořenými společnými tématy. Na začátku nalezne jejich seznam ve formě tabulek (Tabulka 2 a Tabulka 3), kde zelené buňky označují výskyt určitého tématu u příslušného respondenta. Pro lepší sumarizaci výsledků jsme také přidali frekvenci jejich výskytu. Poté již následují podrobnější informace k výsledkům analýzy.

Tabulka 2: Souhrn společných témat s označením výskytu u participantů

Uvědomění si	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	Součet
Uvědomění si jízdy na „autopilota“														9
Uvědomění si aktuálního emočního prožívání														9
Uvědomění si tělesných projevů														5
Seberegulace	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	Součet
Emoční regulace														9
Vědomá práce s myšlenkami														5
Záměrná regulace pozornosti														12
Seberegulace pomocí dechu														6
Zklidnění se	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	Součet
Celkové zklidnění se														11
Lepší zvládnání spěchu či časového tlaku														8
Snížení agresivních a impulzivních projevů	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	Součet
Snížení agresivních projevů														10
Snížení impulzivních projevů														4
Mindfulness jako zdroj pozitivních prožitků														5

Tabulka 3: Souhrn společných témat s označením výskytu u participantů (pokračování)

Bezpečnost	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	Součet
Vnímání vyšší bezpečnosti														6
Nadměrné mindfulness jako hrozba bezpečnosti														6
Interpersonální změny	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	Součet
Respektování a přijetí ostatních účastníků provozu														5
Vcítění se vůči ostatním														4
Regulace chování spolujezdců														4
Snížení používání mobilního telefonu či radia														4
Emočně napjatá situace jako spouštěč mindfulness														7
Situace omezující mindfulness	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	Součet
Hustý či komplikovaný provoz														3
Dlouhodobé řízení														4
Stereotypní cesta														6
Časový tlak														4
Vnímaný přínos mindfulness pro řízení														13

6.1.1 Uvědomění si

Uvědomění si jízdy na „autopilota“

Jak se zjistilo v průběhu rozhovorů, praktikování mindfulness v sobě skýtá rozvinutí schopnosti zachycení sám sebe v automatickém řízení. Mnozí respondenti se o podobné zkušenosti zmiňovali. Poměrně výstižný výrok nám poskytuje **R6**, který jako opak všímavé jízdy u sebe vnímá fenomén flow: „...nebo si uvědomuje, že je ve flow a neuvědomuje si všechno, co se kolem něj děje, protože vlastně úplně jako absorbovaný tím objektem, kterému věnuje pozornost“. **R8** zmiňuje, že mindfulness uplatní tím způsobem, že „si uvědomím, že často jedu po paměti“. Shodu názorů najdeme s **R4**, která uvádí: „Asi první věc, co mě napadá, tak vlastně když řídím a jedu třeba trasu, kterou jezdím každý den, tak vůbec nevnímám, že řídím. <...> Si právě fakt vzpomenu, že jako nevnímám tu cestu“. Nebo **R9** referuje toto: „Že prostě vím, že nejsem úplně mindful, že dělám půlku, ne tolik to řízení“. **R11** popisuje tento fenomén slovem „probouzení“: „Někdy vás právě ty myšlenky odnesou někam jinam a pak člověk řídí na toho automata, což se mě stávalo běžně na dálnici. Pak se najednou probudíte: „Je, Brno“. **R12** podobný okamžik popisuje následujícím způsobem: „...najednou zjistím jako: „Ježíšmarja, já jsem teď vůbec, jako vůbec nevím, co se dělo. Vůbec jsem si teďka nevšimla té cesty“. A zase mě to jako hodí zpátky“. Shodu najdeme s další řidičkou **R13**: „Takže když vidím, že si zapne tam do něčeho <do automatického způsobu řízení>, tak to je prostě přítomním, že teďka si řídím a jako: „Jdu si to užít“. Nebo něco takového“. Ovšem podle **R7** se zde nejedná o ztrátě pozornosti během řízení, ale spíše o jakémsi vnímání či všímání si cesty: „Já vůbec nevím, jak jsem projela od domu na tuhle křižovatku. Že jedu úplně.. Dávám pozor, nemám dojem, že bych jela prostě bez pozornosti, ale nevnímám tu trasu třeba už tak“. Navíc **R1** vidí ve své řidičské praxi určitý pokrok v tomto a mluví o zvýšené bdělosti: „I když to není třeba, nejsou to desítky let. Je to pořád.. opravdu jsem kdyby na začátku <mindfulness praxe> relativně. Tak určitě to má ten vliv na to, že jsem schopná se jako tak probudit. Takový to probuzení se a bdělost“. Zároveň je si vědomá nebezpečí automatického řízení: „A když si uvědomím, že jsem jela automaticky, že jsem nevnímala, si říkám, jako takové to uvědomění si: „Pozor, to není úplně bezpečné“. **R5** také u sebe vnímá změnu k lepšímu uvědomění si vlastního automatického řízení, které považuje za hrozbu: „Takový ten pocit, že: „Ježíšmarja“. A zpětně jsem říkala, jako že jsem se nikdy nenabourala, to není možný jo, protože jsem projela cestu, už jsem to vůbec nepamatovala“.

Uvědomění si aktuálního emočního prožívání

Na základě většiny odpovědí od řidičů je patrně, že zapojení mindfulness probíhá skrz větší uvědomění si vlastních emočních prožitků, např. ze slov **R6** „...*tak podobně, jako u ostatních aktivit, že vím, co se se mnou děje. <...> Jak reaguji, jaké mám pocity kolem toho a podobně*“. Nebo **R10**: „*Uvědomuji si svoje emoční prožívání. <...> Často si to uvědomím, když jsem v zácpě, jakože bych mohla mít tendenci ke stresu, ale že ji vlastně nemám*“. Další řidička **R2** mluví o dané zkušenosti v kontextu prožívání náročnější dopravní situace: „*Když se objevil nějaký jako problém a vyskočí nějaké náročnější emoce. Tak potom byl.. Uvědomuji si to, co se ve mně odehrává v tu chvíli*“. Nebo již je schopná poznat podstatu svých emocí: „*Typicky můžu si uvědomit, že řídím agresivněji z důvodu, že mám hlad třeba. A bez aspoň [Smích.] nějaké míry rozvinuté všímavosti, si člověk neuvědomí, že prostě je hladový, že to je to, co by mu pomohlo v tu chvíli, aby neřídil agresivně, že se má najíst*“. V kontextu rozčilení při hustém provozu mluví další řidička **R4**: „*A někdy se přistihnu, že prostě mě to úplně strašně rozčílí*“. Zda se, že nejenom agrese, ale i stres je teď pro některé řidiče zřetelnější, např. **R3** uvádí: „*Nebo možná jsem všímavější k tomu, jestli se právě dostávám do nějaké stresové situace. Ten stres, ta tenze*“. Značnou změnu v uvědomování si vlastních emocí vidí také **R9**: „...*jakože dříve jsem nebyla tak vnímavá <...> vůči těm pocitům*“. Emoční reakce vůči jiným účastníkům silničního provozu se staly viditelnější pro **R7**: „*Nebo i když nějaký řidič tam udělá nějakou prostě blbost, tak jakoby si to uvědomit, že se mi to jako nelíbí*“. Další řidičky hovořily o tom, že si emoční stav uvědomí ještě před tím, než zahájí jízdu, např. **R8**: „*Třeba když jsem trošku rozhozená z nějaké situace, nasednu do auta, tak to cítím... že prostě vím, že musím dojet domů*“ nebo **R11** o tom mluví z hlediska únavy: „*A když už já třeba vstupuji do toho auta, už jsem si uvědomím, že jsem víc unavená*“.

Uvědomění si tělesných projevů

Další méně častou, ale opakující se zkušeností u některých řidičů, bylo uvědomování si tělesných prožitků, které jsou jim nápomocné jak v obecném zpřítomňování si za jízdy či v úspěšnějším zpracování emocí. Zdá se, že si podobné změny výrazně všimla **R9**, neboť se stále vracela se k tomuto tématu během rozhovoru. Podle jejích slov: „*Dřív prostě jsem nebyla jako tak vnímavá, jak kde je moje tělo*“. Přesně popisovala, jakých částí těla si za jízdy nejvíce všimá: „*Vnímám svoje tělo, jako záda, zadek, nohy a taky, jak držím volant jako fakt ty smysly*“. Navíc konstatuje skutečnost, že mindfulness technika body scan jí za jízdy pomáhá uvolnit tělo a tím se správně vypořádat s prožívaným stresem: „*Jako když*

máš trochu stresu, tak ti začnou ty svaly jako napnout. Ale jak jsem dělala hodně často ten body scan a to uvolnění toho těla, že tam jakože: „Aha, můžu se nechat“. Tak ten velikánský rozdíl, tak ten fakt používám často v autě“. O všímání si svého těla mluví další respondentka **R7**, která si vybavuje stresovou situaci způsobenou spěchem: *„...to auto skoro tlačím tím svým tělem, jo, ale stejně tam nebudu v cíli rychleji“.* Respondentce **R10** se mindfulness daří zapojovat pomocí uvědomění si svého tělesného prožívání: *„Jako uvědomuji si svoje jako tělo, svoje tělesné prožívání. <...> Jakože si uvědomím, jak sedím, jestli mám něco někde stáhnutého, jestli je něco možné povolit“.* Stejně jako **R2**: *„Uvědomuji si to, co se ve mně odehrává v tu chvíli... jaké tam jsou projevy v těle“.* Podobně zapojení vypadá i u **R13**: *„Určitě se snažím jako hodně zpřítomňovat se s tím. Myslím tím to, že jakože myslím, jakože sedím, abych seděla třeba rovně, abych si jako všimala“.* Hovoří také o tom, že praktikování mindfulness jí přispělo tím, že umí lépe porozumět „jazyku svého těla“: *„Ale teďka je, že jako celkové uvolním tělo, že líp dokážu poznat na svalech, že prostě sedím třeba nějak zapjatě nebo něco“.* A také tomu, že se svou tělesnou tenzí aktuálně umí lépe zacházet: *„Takže se jenom tak, jako se uvolním a do toho nechám to rozpustit a ono to vlastně... Už to mám tak natrénované, že to vlastně hnedka zmizí“.*

6.1.2 Seberegulace

Emoční regulace

Mnozí řidiči poměrně jasně a bez prodlev uvažovali o jejich lepším zpracování emocí během jízdy. Zda se, že mindfulness je nápomocným faktorem pro účinnější a rychlejší zastavení či zvládnání náročnějších vnitřních prožitků během řízení. Dle **R2**, po uvědomění si, co se v ní v danou chvíli odehrává, to umí lépe zpracovat. Následně to vede ke kratšímu ovlivnění svým emočním stavem: *„Zpracování nějaké obtížnější situace, aby mě... aby se to se mnou nějak jako netáhlo, netáhlo dál prostě“.* Navíc hovoří o tom, že získala nad emocemi větší kontrolu a je schopnější si vědomě zvolit, jak se bude cítit: *„A všimnout se toho včas, než mě to prostě pohltí a začala bych třeba brečet nebo byla bych nějak zahlcená tím pocitem třeba lítosti nebo nějakého sebeobviňování. <...> Víc si tu reakci volím, než se mi sama dělá“.* Téměř stejným způsobem danou zkušenost popisuje **R8**: *„Tak jedna rovina je to zpracování těch emocí, které přijdou během toho řízení, což jsem říkala, je to... to mě pomůže vlastně lépe zpracovat a pokračovat dál v jízdě. A pomůže mi to i během té jízdy. Není tak, že musím třeba zastavit, ale je to super, že to použiji během té jízdy a pomůže to“.* Později také dodává: *„A mám pocit, že vnitřně už při určitých situacích, když třeba jedu*

sama, tak se nad tou situací jako více povznést a vlastně si říct: „Jo, tak...“. Že mě to nerozhodí“. Např. další řidič **R6** mluví o tom, že se zvýšení emoční regulace týká jak řízení, tak i jiných běžných činností v životě: *„Tak asi podobně jako v normálním životě, že člověk ví o emocích a zvyšuje se takzvaná schopnost autoregulace nebo sebeřízení“.* Podobné zkušenosti uvádí **R12** v situaci, kdy se dostala do intenzivního emočního stavu při náročném parkování: *„Ale že tam je to přesně o tom: „Tak jako dobrý, tak jako nepanikař“.* **R1** v tomto kontextu vidí jednoznačný přínos mindfulness meditací. Uvádí příklad situace, kdy prožívala naštvání vůči ostatním účastníkům provozu a zpětně si dokázala podobné emoční rozpoložení zastavit: *„Tak to se vždycky začnu sama, jakože se sama sebe zachytím a začnu se sama sobě smát jako: „Aha, to není velmi sympatická reakce nebo něco“.* Že zpětně to zvědomím a opustím to. Že se tím nenechám. Tak tohle bych řekla. Že za ty poslední roky mám, že to může být díky mindfulness meditaci“. A také konstatuje, že: *„...nezůstávám s těmi negativními emocemi tak dlouho v rámci toho provozu nebo těch... To bych řekla, že je takové, taková změna. <...> Nelpím na té emoci dlouho a spíš to pustím“.* **R7** popisuje svůj způsob regulace negativních emocí tak, že se snaží vědomě vrátit ke klidnému emočnímu stavu: *„Tak klid, teď řídím, nemusím v tom mít nějakou takovou negativní emoci“.* *<...> Jak říkám, to nemůžu moc ovlivnit, takže bych měla zůstat víc v klidu“.* Mindfulness praxe pomáhají rychleji vyrovnat se s emocemi během řízení i **R4**: *„...něco takového, že se třeba jako rychleji dostanu zase jako do klidu. <...> Rychleji se třeba srovnat s nějakou situací, když se leknu“.* Na základě vlastní řidičské zkušenosti poměrně velký přínos mindfulness vidí **R11** ve vztahu k bezpečnosti na silnicích: *„Člověk s tím umí líp pracovat nebo to rozdýchne nebo kdyby, když je nějaká ta situace. A v tom autě si myslím jakože, protože víte, že vám může jít tam docela rychle o život, tak tam člověk nebo já aspoň neplytvám s nějakými emočními výplody nebo takovými jako návaly různých stavů. <...> Tak prostě vzít takhle: „To je ale dobrý, zvládli jsme to tady všechno a jdeme dál“.* Podle slov **R10** umí lépe regulovat a zastavit prožívání stresu: *„Tak já zase právě to nepustím <stres>“.*

Vědomá práce s myšlenkami

Můžeme upozornit, že rozvíjení mindfulness účinkuje i na kognitivní procesy řidičů. V tomto případě mluvíme o myšlenkových pochodech. Někteří řidiči uváděli, že se naučili lépe zastavovat myšlenky, které je během řízení v značné míře rozptylovaly. Nejvíce tomu věnovala pozornost během rozhovorů řidička **R5**, která popisuje svoji schopnost přestat myslet na nerelevantní věci během řízení, jež brání soustředit se na jízdu: *„A když si to*

*<myšlenky> nechám, takhle to prostě rozjet v té hlavě. Tak samozřejmě nejsem schopná se soustředit na nic jiné. Ale zase si myslím, že už znám trochu tu schopnost prostě si říct: „Teď na to nabudu myslet“. <...> Opravdu usiluji o to, aby mi neodbíhaly myšlenky někam jinam. Což se právě stávalo velmi často“. Zároveň mluví o tom, že se začátkem rozvíjení mindfulness se snaží „nebýt roztěkaná, snažím se prostě opravdu myslet na to řízení a nebýt jako... Nedovolit si neustále těmi myšlenkami těkat tam, kam nemám, protože všechno počká“. Najdeme určitou shodu výroků s **R4**, která neskrývá, že často myslí na něco jiného než na samotné řízení. Ovšem snaží se usilovat o zastavení myšlenek: „A často myslím na jiné věci. A teď se vždycky snažím třeba jako právě zastavovat, že větvím ty myšlenky, které nejsou jako úplně realita“. **R1** také uvádí, že nechat svoji mysl bez jakékoliv myšlenky je poměrně nerealistické: „... To zase není jenom takový, že je fakt, člověk dokáže vnímat tu situaci, ale v podstatě ji nevnímá úplně stoprocentně. Si myslím, že jsou i situace, kdy vidím, dávám přednost, někdo projíždí, ale stejně ta mysl utíká někam jinam“. Ovšem vnímá vliv mindfulness na menším lpění na rozptylujících myšlenkách a říká, že jí to pomáhá v „...připomínání si toho, vytrhávání se z toho. Utíkání myšlenek někam jinam, ať už budoucnost minulost nebo nějaké hypotetické scénáře do té přítomnosti, rozhodně“. Podobnou vědomou práci s myšlenkami vnímáme také u další řidičky **R11**: „A vědomě kdyby zastavuji to myšlení, které se rozbíhá někam jinam“. Nebo **R13** uvádí, že se mindfulness aktivuje právě ve chvíli, kdy zažívá poměrně intenzivní myšlenkové procesy: „Hodně vnímám jakože, že přemýšlím nad tím, co musím všechno stihnout, tak v tu chvíli jako zapojím mindfulness. Většinou si toho všimnu, že mi šrotuje hlava, co všechno udělat. A říkám si, že není to důležitý, jakože. Nebo je to důležitý, ale v procesu řízení ne“.*

Záměrná regulace pozornosti

Poněkud nejeví se zvláštní, že se podobné téma vyskytlo mezi řidiči praktikující mindfulness, neboť kontrola či regulace pozornosti je jeho jednou z klíčových charakteristik. To, že se mindfulness odrazilo na zlepšení kontroly vlastní pozornosti za jízdy, uváděla drtivá většina respondentů, kromě **R1**. Např. **R4** proces vnímání dění v aktuálním okamžiku popisuje z hlediska jejího řízení stereotypní trasou: „Snažím se třeba opravdu se dostat do toho přítomného okamžiku během toho řízení a vůbec třeba vnímat, že okolí, v tom okolí, kde jezdím každý den, se to okolí taky mění nějakým způsobem. Tamhle zbořili nějaký dům, tamhle postavili nový dům a podobně. A je pravda, že jak to jezdím denně, tak si toho třeba nevšímám“. **R8** si nejenom uvědomí, že nebyla pozorná, ale poté se snaží řídit koncentrovanějším způsobem: „Mně to pomáhá minimálně to zvědomování si, že si...“

Dovedlo mě to <praktikování mindfulness> na cestu toho, že si můžu zvědomit: „Dobře, tak teďka jsem nedávala pozor nebo teď je potřeba ještě opravdu zaměřit se“. Nebo také **R12** projevuje větší snahu v koncentraci na to, co vidí před sebou, a uvádí: „Ale tam to <zapojení mindfulness během řízení> je o tom, že se nejvíc snažím jakoby soustředit na to, co je. Jakože: „Teď jsem za volantem. Teď se prostě musím soustředit a musím si všimnout všeho, co je okolo mě“. <...> Sleduji třeba tu čáru a vnímám to svoje okolí, ale přede mnou. Takže spíš se to opravdu dává do takového jenom obrazu, co mám. Opravdu prostě čistě před sebou a toho si všimnout a tomu se věnovat“. Podobný názor můžeme vnímat i u **R7**: „Takže si občas připomenu. Říkám: „Ty jo, musím opravdu dávat pozor více třeba na tu trasu a všimnout si, jestli tam zrovna dneska stojí na zastávce víc studentů nebo míň studentů a nejet tak poslepu, automaticky“. Podobným způsobem ke kontrole vlastní pozornosti přistupuje **R3**, která je také přesvědčená, že mindfulness kladně ovlivňuje pozornost: „Asi taky určitě lepší pozornost. Člověk se víc chytá, že... Nebo já se chytám, že teď jsem, jak jsem říkala, teď jsem si nevzpomněla tu značku, že se přistihuji, že nejsem... Nejsem úplně tou pozorností na tom řízení“. Navíc můžeme vidět, že používá vlastní verbální pomůcky, aby zůstala přítomná během řízení: „...a víc si říkat věci kolem, abych se udržovala v tom, v té pozornosti“. Kromě popisu své praxe se soustředěnějším řízením spojeným s praktikováním mindfulness **R5** uvádí, že si tomu člověk musí přiložit určitá vědomá úsilí: „Ideálně by bylo, kdy by to bylo přirozené. Třeba sednete do auta, nastartujete a vypnete hlavu. Tak, tak to není. Musí být tenhle krok vědomý, že: „Teď, teď teda budu se soustředit“. **R10** zapojuje mindfulness za jízdy tím způsobem, že „...všímám si svoji pozornosti v rámci toho provozu“. Podle ní to v konečném důsledku vede „k takovému zpřítomnění, spíš k tomu fokusování, abych nebyla na toho autopilota“. Další řidič **R6** se poměrně krátce vyjadřuje v rámci tohoto kontextu a také zmiňuje o pozornosti vůči aktuální rychlosti vozidla: „Snažím se řídit pozorně, abych prostě nepřekračoval rychlost nepozorně“. Na základě své dlouhodobé mindfulness praxe také dospěl k tomuto závěru: „Musím zapojit to mindfulness, protože to mindfulness slouží k tomu, aby si člověk uvědomil, ta mysl je taková, v jakém je stavu, jestli je, jak se říká, nepozorná. Takže je tam hodně vjemů. Mysl se stane rozptýlená, unavená nebo nepozorná. Nebo třeba pohroužená, třeba do toho hovoru víc, než by měla být. Že člověk si uvědomil ty mindfulness, v jak stavu vlastně soustředění pozornosti“. Nebo také **R11** krátce uvádí: „Snažím se na to <řízení> koncentrovat“. Svou snahu v zachování koncentrace pozornosti ukazuje i **R1**: „Tak v ten moment <rozptýlení> si nejvíc uvědomuji, že je potřeba všechno odložit a opravdu se soustředit na tady a teď a na to v jako situaci jsem, a tu dopravu řešit“. **R13** s jistotou konstatuje zvýšení vlastní pozornosti během řízení díky neustále vědomé

práci s ní: „Potom ty reflexy jsou přece jenom bystřejší a není to takový automat, jak když člověk je zvyklý kolikrát jako jet na autopilota, tak sednu do auta. Už to řídí prostě na toto. Takže určitě ta pozornost tam je daleko vyšší. Ze slov **R9** je zřejmé, že automatické řízení již pro ni není běžné a většinou zůstává všímavá u řízení: „Vnímám, jak to vnímám, že to opravdu vím, že tam jedu. Jako že to, jestliže se nenechám jako chytit na to na ten automat, že prostě vím, že tam jedu. Ne, nemám pocit, že řídím úplně automaticky“.

Seberegulace pomocí dechu

Mohli jsme si povšimnout nejen toho, jaké interní procesy jsou řidiči schopní více regulovat, ale také jakým způsobem. Podle dříve zaznamenaných informací je patrné, že se často řidiči obracejí na jakousi formu „vnitřního dialogu“. Ovšem někteří respondenti uvádí, že procesu sebeřízení přispívá obracení se na dech. **R8** danou fyziologickou funkci vnímá jako velmi přínosný prvek: „Mě jenom napadlo, že to dýchání, že pro mě ten dech u toho <řízení> je taková alfa omega, že to můžu používat kdykoliv, mám to u sebe 24 hodin denně. A dá se to využít při spoustě situacích ten dech. A my ho zapomínáme používat, takže mi to přijde jako skvělé i v rámci mindfulness a ono to hezky dostává do přítomnosti. Když se člověk zaměří na dech, tak šup a nic jiného nedostuduje. Tak mi to přijde bezva...“ Zmiňuje také vlastní vědomou aktivaci dechu v kontextu emočního zpracování nějaké nepříjemné dopravní situace: „Když se stane nějaká nepříjemná situace, když se třeba leknu v autě nebo že mě někdo vjede do cesty, tak různé dechové techniky. Jako zaměření se na dech, tak ty mi pomáhají se ten vnitřní pocit jako rozpustit a zpracovat ho“. Dále také **R1** uvádí, že jsou během řízení chvíle, kdy se obrátí na určitou dechovou techniku: „Možná někdy <zaměřuji se> na dech, třeba když jsem rozrušená, že si třeba tak zhluboka nadechnu vydechnu, že nejdu do nějakých reakcí“. Vědomé využití dechu **R3** spojuje se snahou o větší koncentraci: „...tak se snažím jako líp dýchat a soustředit se víc“. Podobnou zkušenost můžeme zpozorovat u další řidičky **R4**: „Snažím se aspoň zaměřit třeba na dýchání“. Nebo také u **R9**: „Můžu vnímat svůj dech“. **R12** popisovala svoji vědomou práci s dechem v kontextu situace, kdy byla poměrně unavená za jízdy. Považuje ji za prospěšnou, aby se s podobnou situací vyrovnala: „A k tomu mi zase pomáhá to, že prostě dýchám. Opravdu jako uklidni – nadechnu, otevřu třeba okno. A dobré. A pak je to v pohodě“.

6.1.3 Zklidnění se

Celkové zklidnění se

Praktikování mindfulness se u mnohých řidičů odrazilo v jejich klidnějším duševním rozpoložení. V tomto kontextu bylo poměrně zjevné v průběhu rozhovorů, že podstata podobných meditačních praxí našla svoje uplatnění i v řízení motorového vozidla. **R3** a **R4** jednoznačně řadí sami sebe ke skupině klidných řidičů: „*Myslím si, že jsem klidnější řidič*“. A v tomto směru **R3** navazuje na kladný vliv mindfulness během řízení: „*Tak já si myslím, že to meditování nebo to mindfulness opravdu nemůže být na škodu v tom řízení. Pro mě rozhodně je to spíš přínos. A tam jsem víc v klidu*“. Ze slov **R9** vyznívá, že je schopná správně zacházet s vnitřním tlakem, což se odrazilo na jejím zklidnění: „*Tak ten tlak, jako bych řekla: „Aha, není potřeba“. A můžu odmítnout. A najednou jsem klidnější. A jak jsem klidnější, tak se mi líp řídí*“. Ještě po nějaké době znovu zopakuje, že řízení je jí vnímáno jako klidnější proces a zmiňuje také to, že změna se dotkala i dalších oblastí života: „*Hodně jsem se zklidnila celkově*“. Podobně to prožívají i další řidiči. Např. **R5** mluví o tom v kontextu nacházení svého vlastního smyslu života spojeného se snížením stresu: „*A celá tady tahle věc <praktikování mindfulness> způsobila to, že jsem se obecně zklidnila, protože najednou mi všechno dává daleko větší smysl. A jsem schopna ten smysl nacházet ve spoustě i jiných věcí. A tady to porozumění mi trošku zbavuje toho všedního stresu*“. Oproti tomu **R7** zmiňuje, že zklidnění k ní přichází až poté, když si to vědomě nastaví: „*Jsem klidnější občas, když si na to vzpomenu*“. Dále **R12** kromě vnímaného klidnějšího prožití konstatuje, že i reaguje tímto způsobem: „*... asi taky jsou jiné ty reakce. Klidnějším způsobem, že jako stejně nemá cenu na ně <děti> křičet*“. Navíc hovoří o tom, že reaguje „*... víc v klidu a víc vědomě. Obzvláště poslední třeba, nevím 2 roky, co řídím*“. A také jako **R12**, **R2** si té změny všimá ve vztahu k dětem: „*Možná nějaké zklidnění se, když vezu děti. A řvou děti nebo mají nějaké různé požadavky*“. Navíc doplňuje, že si klidu všimne před tím, než se reakce projeví: „*Často se zklidním předtím, než reaguji*“. Klidné reakce na rizikovou dopravní situaci nejsou výjimkou pro **R11**: „*...reaguji daleko, jako kdyby klidněji, vyrovnaněji*“. Nakonec **R13** na základě vlastní zkušenosti dává doporučení ostatním řidičům, kde mluví o zklidňujícím účinku mindfulness: „*Když si všimnou, že jsou ve stresu, tak aby si začali dýchat nebo začali přijímat svých tělesných reakcích třeba. Prostě se zklidnit právě. Protože to zklidnění jako nejde, tak mindfulness na to výborná, že si člověk začne toho všimát, co dělá*“. Mluví také o subjektivním snížení stresu: „*Není tam takový stres, tlak, když se něco děje, takže to určitě*“. Avšak zdůrazňuje nutnost uměřenosti toho stavu: „*Ale někdy si říkám,*

že jsem zase úplně v klidu, že to není úplně dobrý“. **R8** spojuje svou změnu projevující se větším klidem s rolí „pozorovatele“: „...vnitřní jako větší, takové vyklidnění. Když to teda budu brát z té terminologie mindfulness tak, že se dokážu i na ty druhý řidiče dívat s tím nadhledem jako pozorovatel“.

Lepší zvládání spěchu či časového tlaku

S tématem dosáhnutí klidnějšího stavu u některých řidičů se pojilo uvědomění si a vypořádání se s časovým tlakem. Např. **R6** a **R7** uvedli krátké „míň spěchám“. Taková skutečnost je **R11** brána jako projev zdravějšího přístupu sám k sobě: „...ten čas, ho tam můžete strávit taky dobře v tom autě a prostě jste, když se potřebujete dostat z bodu A do bodu B, tak to můžete udělat i tak, že se nemusíte celou dobu stresovat, protože pak třeba ušetříte opravdu pár minut. Konečný součet. Takže určitě ten vliv má. Zdravější přístup sami k sobě“. Podobný přístup zaujímá i **R13**. Již si také zvolí klidnější řízení bez spěchu, které považuje za přínosné: „A tak zdravě, a tak jedu radši v klidečku, ale hlavně at' je tam člověk je také v pohodě... Ten časový pres na dnešní dobu je šílený. Takže z jednoho místa na druhé třeba přejíždět. <...> Ale přijde mi, že když člověk stojí v zácpě nebo něco, tak není z toho nervózní. Jakože: „Jojo, rychle, rychle“. Musí to všechno stihnout nebo bude problém nebo něco. Nebo zdržení, tak člověk to stání bere vždycky. Nebo brala jsem to já vždycky, jakože to je, jsou nějaké... napjatá situace nebo to teď to беру, že mám aspoň čas praktikovat, že sedím. Poslouchám si hudbu nebo se to jen tak zpřítomňuji“. **R9** přistupuje ke spěchu vědomým způsobem již před samotnou jízdou, což následně vede k nižší únavě a většímu vnitřnímu klidu: „Tak já umím tak nastoupit do toho auta a říct si: „Uvidím, uvidím jak dlouho. A pak jsem v tom autě přítomná, ale když člověk už tak pospíchá, že už tam chce být. A pak máte tam zácpa, že to je mnohem větší jako by. <...> Je to mnohem víc unavující. A jak jsi v klidu, tak v tom nejsem tak unavená, klidná“. Pozitiva v tomto kontextu vidí také **R3**, která se ve své řidičské praxi snaží více regulovat projevující se stres v důsledku spěchu: „Jako teď jsem teprve tady, měla jsem být tady, pak mám jet ještě tamhle. Že se to v té hlavě tak nějak ... Klid prostě. Tak přehodnotím. Že já v tom vidím pozitiva“. Ve shodě s tím je další řidička **R7**, která nejen „víc uvědomuju, že třeba ten časový tlak, který dřív bych si možná neuvědomila tolik, tak teď vím, že na mě působí“, ale také si povšimla redukce vlastního spěchu, a popisuje svůj způsob zvládání nároku všude být v čas: „Takže spíš, jak to pociťuji při řízení je... Občas se zastavit a říct si: „Teď hrozně spěchám“. Nebo uvádí další: „A v podstatě je to úplně jedno, jestli se cítím pod tlakem nebo se cítím uvolněnější, protože tu trasu jedu úplně stejně. Nezrychlím ji. Nemůžu ovlivnit, jestli budu mít červenou

na semaforu nebo jestli zrovna bude zácpa a víc aut“. **R10** tedy hovoří o tom, že se pomocí praktikování mindfulness naučila přijmout situaci v silniční dopravě, kdy je zabrzděná hustým provozem: „*Já myslím, že hodně právě... Jakože dokážu daleko více v klidu přijmout, že se zpomalím jako třeba zácpami různými a tady tohle. Že dříve jsem to brala jako zkrřížení nějakých plánů. A teď to беру jako příležitost takovou malou zkoušku vydržet nebo pobýt v té situaci a přijmout ji takovou, jaká je*“. Podle slov **R12** pomohlo jí to lépe zvládat situace, ve kterých jsou ve spěchu ostatní účastníci silničního provozu: „*Nejde o život a není jako nic urgentního, tak i když na vás ostatní troubí, i když ostatní spěchají, tak jako no a co. Takže spíš jako by v tom zklidnění a v tom, že jako odbouráte to vnější okolí v ten moment*“.

6.1.4 Snížení agresivních a impulzivních projevů

Dané téma je do určité míry propojené s předešlými, resp. na sebe navzájem navazují. Ovšem řešení zaměřit se na agresivní a impulzivní projevy bylo zvoleno z toho důvodu, že několik respondentů o nich přímo mluvili nebo zdůrazňovali.

Snížení agresivních projevů

Viditelnou změnu v porovnání s minulostí bez praktikování mindfulness v kontextu agresivních projevů u sebe vidí **R1**: „*Nemeditovala jsem, a vím, že jsem se dostávala do až úplných takových takzvaných „road rages“. Návaly absolutního vzteku za to, že zas člověk je uvězněný v nějaké dopravní zácpě a jede „bumper to bumper“, to znamená nárazník na nárazník*“. Nebo také **R12** uvádí: „*Už si tolik nevšímám těch reakcí ostatních. I když já zase nejsem z těch, co by jezdili nějak pomalu nebo blokovali dopravu. Ale tak vždycky se najde někdo, kdo je nevím <vulgární výraz> [Směj se.]. Že vám tam přesně hodí myšku před auto bez blinkrů anebo nesmyslně troubí, protože zrovna jede 200 na 70 a vy jedete 70. A dřív mě to strašně vytáčelo, opravdu jsem nadávala a vztekala se*“. Podle **R12** je praktikování mindfulness schopné postupem času zasáhnout do hlubší podstaty emocí agresivního typu. Pomáhá jí to snížit nával podobných procesů během nepříjemné situace na silnici: „*Když je to opravdu hnusná situace, tak si pořád řeknu, jako: „Ježišmarja, to je <vulgární výraz>“*“. *Ale už mě to nevytočí tolik a už mi to nejde až do toho břicha, do toho fyzického vypětí, ani do té třeba nějaké agresivní vlny. Takže tam to určitě znatelně polevilo*“. Taktéž uvádí: „*Snažím se nenadávat... Tolik nevyšilovat*“. Shodu názorů můžeme najít s další řidičkou **R4**: „*I když se stane nějaká situace, kdy mě třeba někdo zablokuje nebo něco nebezpečného, tak už nemám tendence se chovat jako nějak agresivně a troubit*“.

O zastavení troubení vůči jiným účastníkům provozu mluví také **R2**: „*Odpadá mi takový to troubení: „Ty <vulgární výraz>“*. Dále **R7** mluví o tom, že umí včas zastavit agresivní reakce a konstatuje skutečnost, že se méně rozčiluje za jízdy: „*To, že mě ti řidiči rozčílí, někdy dokážu i si to uvědomit dopředu a nerozčilit se. <...> Nenechat se unést, abych tam troubila. Míň se rozčiluji“*. **R13** vnímá vlastní jízdu jako méně agresivní: „*Mně přijde, že a i ta, není ta jízda taková agresivní“*. Dále v kontextu zklidnění se během řízení **R5** uvažuje také o vlastním méně agresivním způsobu řízení: „*Myslím si, že možná jezdím míň agresivně“* a méně agresivním způsobu myšlení a verbálních projevů: „*Myslím si, že míň nadávám a jsem míň jakoby i myšlenkově agresivní“*. Praktikování mindfulness u řidičky **R8** přispělo k vyšší všímatosti vůči vlastní agresi a naštvanosti a jejich následnému zpracování: „*Spiš se mi to projevuje..., že jsem vnímavější vůči těm <negativním emocím>, dokážu si lépe zpracovávat tu naštvanost, nějaké rozhořčení nad ostatními a tak“*. A také jedna ze zmíněných změn u **R6** byla právě spojená s redukcí agresivity: „*co vnímám...snížená agresivita“*. Na závěr zde také uvedeme situaci, která popisuje vnímanou změnu v méně agresivním chování u řidičky **R3**: „*Ta moje první příhoda, kdy jsem si to uvědomila, jak se jinak chovám. Bylo, že jsem právě jela se synem ze školy. Teda vezla jsem syna do školy, vrátila jsem se domů. A když jsem se vracela, tak jsem potřebovala honem dojet domů a zas ještě něco jiného vyřizovat. Když jsem se blížila k nám, tak tam byli popeláři. Ne popeláři. Bylo tam nějaké auto, které tam, které blokovalo silnici... Tak jsem si říkala: „<Vulgární výraz> potřebuju jet <vulgární výraz>“.. A úplně jsem cítila, jak jsem se stopla a řekla jsem si: „Já je můžu poprosit. Já můžu z toho auta vystoupit a poprosit, jestli by náhodou nemohli zajet trošku jako bokem. Já i to auto přede mnou, bychom mohli je projet“*. Takže jsem v sobě cítila, jak stopuju tu agresi. A šla jsem v klidu ty lidi poprosit. Ty pány poprosit, jestli by mohli to auto trochu přeparkovat. A oni to udělali“

Snížení impulzivních projevů

Námi bylo také zaznamenáno zmínění o vnímané redukcí impulzivních reakcí či projevů během řízení. Například **R2** uvádí, že v rizikových situacích reaguje více vědomě: „*Nereaguji tolik impulzivně, ale více vědomě. <...> Že nemusím reagovat tak impulzivně. Tam kam mě ten momentální pocit, který ve mě vyvolává situace nebo chování spolujezdců nebo chování účastníků dopravy vyvolává“*. Podobnou změnu zaznamenává i další respondent **R6**: „*<Člověk> nedělá třeba takový zkratkový reakce. To znamená prostě člověk něco dělá s větší trpělivostí. Prostě jsem trpělivější, méně impulzivní, asi tolerantnější v tom procesu“*. O vědomé práci s vlastní impulzivitou se zmiňuje **R7**, kde sama si říká, že

„měla bych to prožívat třeba trošku jako jinak, ne tak impulzivně“. V kontextu krizové situace **R3** zmiňuje, že „se miň nechám vydráždit než dřív“.

6.1.5 Mindfulness jako zdroj pozitivních prožitků

Následujícím tématem, které se vynořilo během rozhovorů, bylo větší soustředění na pozitivní aspekty během řízení. Zdá se, že si podobné změny velmi intenzivně všímala **R5**: „...Naopak si myslím, že víc si užívám té pohody nebo co by to mohlo být za emoci. Radost... zase abych asi to nepřeháněla. Ale takové uspokojení. Takový jako ten klid, pohoda, vstřícnost. A to mi dělá pak tu pozitivní náladu, protože mám ze sebe jakoby radost.. Že nejsem zlá a ne že bych před tím byla, ale rozumíte mi, že je to takový... Když to srovnám, tak cítím, že jsem negativní za tím volantem od pozitivní, tak je to prostě jako zásadní rozdíl, který se pak přenáší. Ta kvalita se pak přenáší i do toho běžného života, že ano? Když z toho auta nevypadnete s prominutím <vulgární výraz>, tak to nějak potom může lépe fungovat“. Můžeme zde vidět, že pozitivní naladění za jízdy se podle respondentky může přenášet do dalších životních aspektů. Řidička **R9** již před tím, než začala svou vlastní praxi s mindfulness, ráda řídila. Ovšem tento proces si poslední dobou užívá mnohem více: „Takže si to užívám víc. Víc si to užívám, víc je to takový, že ráda to vnímám, jak sedím a jak mám teplo a že to jede vůbec“. Např. další řidička **R3** také mluví o tom, že proces řízení jí baví více a přináší jí větší pozitivní prožitek: „Díky mindfulness mně vlastně řízení baví víc než kdy předtím. Jako vždycky jsem asi ráda řídila, ale teď si ho opravdu díky mindfulness víc užívám. <...> Já si na to řízení těším. Já dost často jezdím do Jablonce, to je nahoru Liberec, Jablonec tak tam do hor. Tak to opravdu ráda, to řízení díky mindfulness. Opravdu беру jako činnost opodstatněná. Není to pro mě úplně prostředek dostat se někam, ale že už i ta činnost je ten cíl. I cesta je cíl tak“. O podobném prožitku mluví další respondentka **R10**: „Tak to <mindfulness> je k takovému tomu prožití tomu vědomému užívání si toho přítomného okamžiku“. Pozoruhodný je také výrok od **R1**, která popisuje zapojení do procesu řízení smysl pro humor, který jí navíc pomáhá zvládnout nějakou nepříjemnou situaci: „Hodím to do toho humoru, to mi pomáhá. To si myslím, že opravdu jako se tak vždycky zasměji. [Smích.] Takže možná ten humor. A nechám to a pustím to. Že asi nezastávám s těmi negativními emocemi tak dlouho v rámci toho provozu. To bych řekla, že je taková změna. Ten humor, to si uvědomuji, že jsem to předtím nemívala, že bych někdy reagovala úplně agresivně“.

6.1.6 Bezpečnost

Vnímání vyšší bezpečnosti

Vnímaná bezpečnost byla dalším aspektem, na který se zaměřili respondenti. Podle **R2** rozvinutá míra mindfulness přispívá k bezpečnějšímu způsobu řízení: „*Řídím bezpečněji, než kdybych tu všímavost rozvinutou neměla*“. Svoji vyšší bezpečnost také spojuje s lepším zvládnutím ohrožujícího emočního prožívání: „*Ta jízda je bezpečnější. Že mě tolik nezahltí nějaké moje pocity, díky kterým by vzrostla pravděpodobnost, že někoho ohrozím na té silnici*“. **R1** mluví o bezpečnosti v rámci zvýšené bdělosti za jízdy: „*Vnímám určitě tu větší bdělost a ostražitost, když si to plně zvědomím... A být bdělý znamená řídit bezpečně*“. O zvýšení míry bezpečnosti vlastního řízení hovoří i další řidička **R7**: „*Že bych měla teď věnovat tomu, že se přemísťuji z bodu A do bodu B v klidu a řídím. Tak to, tam měla bych řídit třeba bezpečněji, to si myslím, že ano*“. Také referuje, že díky redukci spěchání „*miň dělám přestupky*“. Dále **R13** také uvádí, že je aktuálně bezpečnější minimálně pro okolí v dopravě: „*Tak myslím si, že určitě řídím bezpečněji. Asi pomaleji a i. <...> Ale asi bezpečnější, celkově to <praktikování mindfulness> určitě je, jak si myslím, pro okolí minimálně*“. Další řidička **R5** konstatuje skutečnost o větším respektování dopravních předpisů a tím sníženém počtu pokut díky mindfulness praxím: „*Ale teď když se snažím řídit opravdu vědomě a být sama se sebou, tak najednou ubylo pokut. <...> Myslím si, že možná jezdím miň agresivně. Miň rychle, třeba se víc respektuji dopravní předpisy, než bych jezdila dřív <vulgární výraz>. Ale čas od času ta pokuta za rychlost byla...*“. Podle **R11** jezdí opatrnějším způsobem: „*Ale jinak bych řekla, že se mi řídí dobře, a teda čím déle řídím, tím řídím opatrněji. <...> Snažit se být všímavější i vůči těm ostatním. Nebýt tam jenom sama za sebe, ale nějak se snažit být víc ohleduplná*“. A mluví také o zvýšení bezpečnosti: „*Tím mindfulness si to člověk dokáže víc uvědomit, že má jako v ruce ten svůj osud za tím volantem a snaží se chovat co nejvíc.. bezpečně*“.

Nadměrné mindfulness jako hrozba bezpečnosti

Paradoxně se v porovnání s předešlým tématem vyskytovaly mezi respondenty výroky o tom, že od určité míry praktikování mindfulness může nabývat ohrožující povahu z dopravního hlediska. **R4** má poměrně jasný názor ohledně provádění meditací za jízdy: „*Prostě by se nemělo vůbec třeba medítovat nebo poslouchat nějaké meditační nahrávky v tom autě, protože to zvyšuje riziko toho nebezpečí, že třeba můžete způsobit nějakou nehodu*“. Další řidička **R5** mluví o tom, že všímavé provádění jednotlivých kroků v rámci

ovládání vozidla by nemohlo samotnému řízení prospět: „*Kdybych se soustředila na to, jak dávám blinkr, zatačím volantem, tak vlastně, si myslím, že by to mohlo být i trochu kontraproduktivní, protože to je takový, když začínáte s řízením*“. Shodu názor najdeme s **R3**, která na základě vlastní zkušenosti mluví o tom, že přílišné všímání si již zautomatizovaných úkonů vede k zmatečným a neproduktivním výsledkům: „*Když bych si chtěla třeba hodně vědomě říkat, jako co teď dělám a soustředit se na to, tak tím si člověk rozbije tu automatiku. A když o tom, když bych o tom hodně chtěla přemýšlet o tom řízení, jak to dělám, tak... Třeba při startování auta, když jsem to chtěla dělat vědomě, tak jsem zjistila, že se v tom ztrácím. Že jak to je jako, člověk má naučený automaticky, tak vlastně jako popsat, co mám teď dělat. Teď jsem byla úplně zblblá z toho, jestli tenhle pedál nebo tenhle pedál. Někdy je to dobrý dělat ty věci jako na automat*“. **R2** mluví o důležitosti si více všimnout vnějších objektů než toho, co se v danou chvíli odehrává v interních procesech: „*Záleží na tom, co v tu chvíli bude jako objektem nebo předmětem všímavosti. A pokud se budu příliš mít pozornost třeba jen u procesů, které se odehrávají ve mně a nebudu si všimnout toho okolí, tak to může být nebezpečný pro řízení, protože nedávám pozornost tomu, co je venku*“. Zajímavý příběh najdeme z řídičské praxe **R9**, která si po delší a intenzivní meditaci ticha všimla značného rozdílu ve způsobu jízdy, které by se mohlo jevit za poměrně problematické pro silniční provoz: „*Já jsem jednou byla... To je historka. Já jsem jednou byla na celý týden na mindfulness retreat, v tichosti, že celý týden nemluvíš. A pak je vše takové strašně zpomalené. Tak jsem jela domů a měli jsme jet druhý den do Andory. My jsme měli jet dál. A jela jsem domů autem a tam se mohlo 90, ale já jsem jela 30, protože jsem byla tak strašně zpomalená. A jsem koukala kolem sebe, takový: „Jeeee“ . A jak zdrogovaná, to bylo opravdu hrozné.. Tak jsem byla strašně pomalá... To by mohlo být, jak kdyby tam byl provoz – to nebylo, protože to bylo úplně mimo někde. To by mohl být jakoby problém*“. Podobnou zkušenost popisovala další řidička **R11**, která těsně po skončení MBSR kurzu zaznamenala skutečnost, která jí bránila v řízení a zpomalovala tuto činnost: „...*Tak jsem měla právě pocit, že jsem byla až kdyby moc v tom mindfulness. A že jsem opravdu jednou pocítovala, že se mi řídí huř.... Že opravdu vás to <praktikování mindfulness> dostává postupem času trochu někam jinam. <...> Že jsem nedokázala být rychlá, praktická a úplně jsem se musela v jeden moment... úplně si to právě pamatuji, protože jsem do toho najížděla pomalu, všude jsem se dívala, ale mně tam chyběla jakási ta rozhodovací rychlost. Pamatuji si tady tu konkrétní jízdu, co třeba opravdu bylo před půl rokem, a protože si pamatuji, že jsem se málem srazila. A pak jsem si na to dávala už jako víc pozor, že to bylo nové pro mě v tom, že jsem si říkala, že člověk, nejenom... Já vím, proč. Já jsem všechno, jako kdyby*

hrozně sledovala. Ale jako kdyby najednou mě uniklo to hlavní, že musím přidat. Takže tam jsem si říkala, že to chce nějaký balanc tady v tomhle. Nemůže být člověk pořád jenom v nějakým totálním sledováním něčeho, co vás uchvátí. Ale že tam musí být i třeba u toho ježdění ta rychlost, protože mnohdy je bezpečnější být ten rychlejší v nějakých situacích konkrétních“.

6.1.7 Interpersonální změny

Respektování a přijetí ostatních účastníků provozu

V průběhu některých rozhovorů bylo patrně vidět, že u určitých řidičů se změnil přístup vůči ostatním účastníkům provozu. **R12** v kontextu zvýšeného mindfulness vůči ostatním mluví o své snaze více respektovat nejen chodce, ale také ostatní řidiče: *„Snažím se právě víc jakoby respektovat ostatní, ať už řidiče nebo chodce. <...> To znamená, že i když vím, že já jsem na hlavní, že mám já přednost, ale vidím, že tam najíždí auto, tak zjistím, jestli za mnou nikdo nejede, jestli já mám dostatek času a mu dám přednost, že právě jak jsem mluvila před tím před chvíli. Snažit se být všímavější u vůči těm ostatním. Nebýt tam jenom sama za sebe, ale nějak se snažit být víc ohleduplná“.* Ve vztahu k nižší tenzi pod časovým tlakem a rozvíjené všímavosti **R7** také mluví o ohleduplnosti a dávání přednosti jinému vozidlu nebo chodci: *„Jak říkám, třeba ten časový tlak... Tak třeba před sebe pustím autobus nebo nepustím, tak ho pustím, jakože míň, míň spěchám. I k chodcům možná, že člověk ohleduplnější, že tak anticipuje, že si opravdu všímá víc, co se děje v okolí. A když vidí, že tam teda někdo opravdu ještě krok a bude přecházet, tak já můžu klidně už zabrzdit. Nemusím nutně projet přes ten přechod před tím chodcem“.* O menším strachu dát chodcovi přednost mluví **R13**: *„Člověk prostě se nebojí zastavit tam chodcům, ať tam přejdou“.* Větší pochopení vůči jiným řidičům má další řidička **R5**: *„Možná je tam i takové to pochopení, že možná mě nechtěl jenom předjet. Možná opravdu tam má nějaký objektivní důvod, který je ospravedlnitelný, proč tu myšku udělal. Dřív bych: „To je co?“ A teď přibrzdím: „V pohodě, jasně. Určitě toto, si myslím, že tohle vnímám. <...> Já si vlastně můžu dovolit říct: „Ale tak dobrá, tak jsi mě předjel, tak to tak spolknu“.* O shovívavosti vůči kritickým účastníkům silniční dopravy se zmiňuje **R10**: *„Možná jsem shovívavější k nějakým kritickým spoluúčastníkům. I když třeba se tam někdo může vztekat, že, já nevím, něco nebo na mě troubit, tak možná můžu být laskavější“.*

Vcítění se vůči ostatním

Další vnímanou změnou vůči ostatním účastníkům provozu nebo spolujezdcům u respondentů byl soucitnější či empatický přístup. Spočívá podle nich ve větší schopnosti vcítit se do jiného jedince. Např. **R12** uvádí, že aktuálně reaguje jiným způsobem vůči mladším spolujezdcům, neboť jí mindfulness přispělo k rozvíjení empatického přístupu: „*Takže asi jsou jiné ty reakce. Klidnějším způsobem, že jako stejně nemá cenu, že na ně <děti> křičet. A pro ně to taky může být stres. Spíš asi možná, přestože se víc dokážete vcítit se do těch druhých. Že mi přijde, že to určitým způsobem rozvíjí i nějaký empatický přístup, takže to pak líp dokážete odhadnout, a tím pádem líp jako vykomunikovat*“. Shodu názorů najdeme u další řidičky **R11**, která umí lépe vidět dopravní situaci ze strany jiného účastníka provozu: „*Snažím se asi určitě, to člověk více se možná snaží dívat ze všech stran, co se na té silnici děje a kdy kdo druhý udělá nějakou chybu. Tak prostě vzít takhle: „To je ale dobrý, zvládli jsme to tady všechno a jedeme dál“*“. *Víc, to člověk asi dokáže vidět z jejich strany*“. **R2** se snaží zůstat otevřená a vnímavá k různým způsobům, jakými se spolujezdci a ostatní účastníci na silnici projevují. To jí pomáhá lépe porozumět aktuální situaci a reagovat na ni s větší empatií a porozuměním: „*Tak ti spolujezdci, kteří jsou teda buď většinou moje děti nebo můj muž. Tak díky všímavosti, já si můžu lépe představit, co se v nich děje, jak se zrovna cítí, jaké mají potřeby, jaké potřeby jsou nenaplněné. Třeba proto se projevují způsobem, kterým se projevují v dané chvíli. A nemusím na to reagovat tak automaticky, ale víc vědomě. A podobně s těmi ostatními účastníky...Tu samotnou reakci toho člověka nemusím interpretovat, tak jak mi to tam okamžitě automaticky naskočí, ale s nějakým větším pochopením pro to, proč se chová, jak se chová*“. Podobně o tom mluví také **R8**, která však zdůrazňuje, že není vždy soucitná vůči ostatním a vyžaduje to neustálý proces učení se: „*Vidím, že asi on <jiný řidič> je v emocích, tak mám s ním ten soucit, že je v emocích a že ho chápu. Tak to mě asi pomáhá. Ne vždy to jde, neustále učení se, neustále posouvání. To není, že to takhle je dokonalý pořád*“.

Regulace chování spolujezdců

Někteří z respondentů vidí díky praktikování mindfulness posun v tom, že umí lépe zabránit rozptýlení ze strany spolujezdců a tím zůstat všímavými během řízení. Poměrně jasnou změnu můžeme zpozorovat u **R11**: „*Jelikož opravdu, když jedete se 3 dětmi v autě a třeba jednou řešíte výběr písničky a další. Tak rozhodně to dokážu daleko víc udržet v nějakém: „Ano dobře, tak teď jsme nevybraly, tak pojďme se domluvit*“. *Takže určitě v tomto je nějaký jako větší posun. <...> Určitě se to změnilo v tom, že jim třeba se snažím říct: „Hele, už jsem*

hodně unavená. (Už na začátku). Pojedeme teďka 2 hodiny. Je to pro mě náročný, byla bych ráda, kdybyste se teďka třeba rychle domluvili a jako nekopali mě do toho“. Dále **R12** také uvádí, že již umí ovlivnit své děti vyrovnanějším a klidnějším způsobem: „Když mě třeba děti ruší nebo něco, co už prostě dokážu jako eliminovat. Nebo jim říct, že se potřebuji soustředit na řízení. Takže to. <...> Nebo že když třeba už začnou být takové hlasitější, tak poprosím, že jsme si to jako vysvětlovali, že já řídím, potřebuji se soustředit a je to nebezpečný a že je nechci ohrozit“. Pro **R3** je viditelná změna v tom, že si více uvědomí rozptýlení ze strany spolujezdců, díky čemu je ho schopná v případě nutnosti eliminovat: „Že si s dětma uvědomuji, že když na mě mluví, říkám: „Děti, teď ne, teď je tady nepřehledná situace, tak potřebuji se soustředit, potřebuji klid. Jakože i někdy tak jako ošetřím. I třeba když jedu s někým jiným, tak řeknu: „Jo, promiň, prosím tě, teď vydrž“. Nebo to neposlouchám a řeknu: „Ale teď jsem tě neslyšela, protože jsem se věnovala řízení, tak mi to řekni ještě jednou“. Podobnou změnu krátce popisuje další řidička **R7**: „Tam <v dopravě> se nenechávám strhnout spolujezdcem“.

6.1.8 Snížení používání mobilního telefonu či radia

U méně než poloviny respondentů můžeme zaznamenat redukci používání mobilního telefonu nebo radia za jízdy, kterou spojovali s rozvíjením vlastního mindfulness. **R5** uvádí, že se naučila řídit bez zapnutého radia s cílem menšího rozptýlení: „Třeba jsem se naučila právě řídit bez rádia. A používám to jako i takový čas pro sebe. Jo, že jsem pustila rádio, potřebovala jsem slyšet zprávy, co se děje ve světě, politika a tak. Kamkoliv jedu a řídím docela hodně, tak to vypnu“. Další řidička **R3** mluví o větší snaze redukovat použití mobilního telefonu: „Všímám si, když jsem na mobilu, a opravdu si to dávám pryč, ten mobil. <...> A jinak teda se snažím neodepisovat na smsky, když tak volat“. Ovšem se přiznává, že je uživatelkou handsfree a mobilní telefon používá pro zapnutí hudby: „...tak to je takový můj největší zlozvyk, že chci pustit nějakou speciální hudbu, a to musím v tom mobilu nacvakat“. Podobně tak mluví **R7**, která se snaží nečíst či nepsat zprávy. Avšak také používá handsfree pro vyřizování nutných informací: „Snažím se nepsat a nečíst zprávy na mobilu třeba. Jako nebudeme sledovat mobil, co se tam děje na nějakých chatovacích skupinách. Když mi někdo volá, tak mám v autě handsfree, tak to často vezmu. <...> Takže když třeba mi někdo volá a řídím večer nebo to v noci, tak vyřídím nejnnutnější, ale rozhodně tam nevykládám dlouho, protože vím, že tu pozornost nemám stoprocentní“. Kombinace

zkušeností jak s mindfulness, tak i s řízením podle **R11** ji přivedla k tomu, že „*celkově se snažím nerejpat do telefonu, protože opravdu se soustředím na tu jízdu*“.

6.1.9 Emočně napjatá situace jako spouštěč mindfulness

Na základě získaných odpovědí se vynořila situační oblast, která aktivuje mindfulness u řidičů. Jedná se hlavně o okolností s vysokou mírou intenzity. Podle **R12** návrat k přítomnému okamžiku a zároveň zaměření se na dech se u ní uskutečňuje „*...tak tam právě asi v nejméně těch vypjatých situacích*“. Pro popis uvádí také slovní výraz – krizová situace: „*Asi když je nějaká krizová situace. Což je tak třeba dneska parkování u školky, kdy jsem si úplně jinak nedostatečně... Vypnul ten mozek*“. Zde **R8** hovoří o zpracování subjektivně nepříjemné situace pomocí dechu: „*Když se stane nějaká nepříjemná situace, když se třeba leknu v autě nebo že mě někdo vjede do cesty. <...> Většinou v autě v takové situaci nejsou. Většinou takové, které vás trochu rozhodí, nebo se leknete, nebo něco se stane. Vám tu pozornost rozhodí, takže mě to pomůže se vrátit k sobě, prodýchat ty emoce a zároveň zase vrátit jako pozornost na to <řízení>*“. O zapojení mindfulness během krizové situace mluví i další řidička **R3**: „*Spíš jakože v těch krizových situacích se mi nechám vydráždit než dřív*“. Užitečnost mindfulness při zorientování se a ve zvládnutí náročné dopravní situace vnímá **R2**: „*Někdy se mi hodila všímavost... asi nějaký. Hmm. V nějaké krizovější situaci nebo v něčem, když se objevil nějaký problém a vyskočí nějaký náročnější, náročnější emoce. <...> Mně se to hodně děje právě kolem toho, kdy mě něco, něco rozhodí. Právě nějaké chování většinou řidiče kolem nebo moje, kdy si něco, já nevím – vjedu do pruhu, kde nemám být v tu chvíli nebo někde špatně odbočím*“. Nedodržování předpisů ostatních účastníků provozu je pro **R7** okamžikem, kdy se mindfulness aktivuje: „*Tak to mám, že mě rozruší nedodržování pravidel. Řeknu, že mám zelenou, než začnu vystartovat, tak tam ještě někdo projede a je jasný, že ten, kdo tam projel, jel na červenou... Já si říkám: „Ty jo, kdybych byla trochu rychlejší, tak bych možná tam přišla o světla nebo něco“*. Takže většinou při těch chybách“. Nebo také podle **R1** nepředvídatelné chování ostatních účastníků může posloužit návratu mindfulness do řízení: „*...Když automaticky předvídám, jak se bude chovat řidič přede mnou, a on se tak nezachoval. Že najednou třeba z ničeho nic odbočí a já musím dupnout na brzdou, takže v ten moment je to takový. A vždycky to většinou ta situace, že to zachráním. Jakože nenastane nehoda, ale v ten moment si řeknu: „Odkládám všechno“*. I třeba kolik je hodin, nebo jestli zavolám na handsfree někomu, takový ten mikromanagement, co člověk má fakt v rámci pořád takového toho rychlého životního stylu.

Tak v ten moment si nejvíc uvědomuji, že je potřeba všechno odložit“. **R4** zapojuje mindfulness pomocí dechu tehdy, když se dostává do poměrně nestabilního stavu: *„V situaci, kdy se kvůli něčemu naštvu nebo když mě něco rozhodí, nebo se dostanu do stresu“.*

6.1.10 Situace omezující mindfulness

Toto téma je představeno jako jakýsi propojovací prvek mezi výše představenými tématy. V rámci rozhovorů respondenti popisovali nejenom to, jak se dá zapojit mindfulness během řízení a jaký to následně mělo vliv. Ale také i dopravní situace, ve kterých obvykle nepřebývají ve všímavém způsobu řízení.

Hustý či komplikovaný provoz

Byly zaznamenány situace, kde řidiči vnímali sami na sobě automatický či nevšímavý způsob řízení. Podle **R3** existence mnoha podnětů na silnici vyvolává spíše zapínání automatického řízení: *„Myslím si, že když je toho hodně na té silnici, tak spíš automaticky. Když je to doprava, doleva a semaforey... Nebo to soustředění jde automaticky, ale není to přesně jaký to mindfulness uvědomování“.* **R6** se zmiňuje, že je méně všímavý v situacích vyžadujících rychlou reakci. Navíc v tomto kontextu mluví o vhodnosti řízení automatickým způsobem: *„Pokud člověk musí hodně někde reagovat rychle, a tak to je moment, kdy je i vhodné dokonce zapojit na autopilota, protože to tělo a mysl reagují automaticky na nějakou náročnou situaci“.* Další možnou situací může být hustý dopravní provoz. Např. to uvádí **R9**: *„Nejčastěji, když je tam hodně velký provoz“.*

Dlouhodobé řízení

O snížení mindfulness během časově náročnějšího řízení mluví **R10**: *„V takových dlouhých, jako neměnných cestách. Může být víc ten autopilot“.* Stručné odpovědi s identickým významem byly zaznamenány u dalších 3 řidiček (**R1**, **R5**, **R12**).

Stereotypní cesta

Familiární či stereotypní cesty považuje **R1** za ty, během kterých lze lehce ztratit všímavý způsob řízení: *„...Když opravdu člověk pořád nebo pravidelně ty stejné trasy, z domu do práce, z domu do škol nebo školek dětí. Tak v podstatě tu trasu už hodně zná a velice lehce sklouzávat do toho autopilotu“.* S podobným názorem se můžeme setkat u řidičky **R8**: *„Jak už znáte ty cesty, už víte už ty trasy jsou stejný většinou. Tak pokud nejede člověk nějaké nové místo, tak většinou je to, že už člověk jede po paměti. Ale chce se mu, hlava zaběhne*

v tom, že opravdu těch různých podnětů, které kolem sebe máme hrozně moc“. Snížené mindfulness v tomto kontextu u sebe zaznamenala **R4**: „*Já myslím, že právě tady ten zvyk toho té stejné cesty, že jedu každý den tu stejnou cestu a nevnímám, co dělám*“ a také **R5**: „*Pokud jedu takové ty pravidelné cesty, které můžou být právě třeba stereotypní, tak tam mám prostor přemýšlet*“. Znamé trasy jsou omezující v mindfulness také pro **R7**: „*Znamý trasy určitě neřídím všímavě*“. **R12** však zaznamenává skutečnost, že se jí mindfulness daří více v takových situacích zachovat: „*Teď už se mi to moc nestává. Naštěstí. Ale dřív to bylo asi, když jsem takový ten klasický každý den do práce z práce. To už je taková rutina. Každý den to samé. Stejný postup, kde se nemá, co měnit*“.

Časový tlak

Poměrně jasný vliv časového tlaku na snížení mindfulness vidí u sebe řidička **R1**: *Když jsem nejmíň mindful je, když spěchám... Když jsem ve spěchu, tak okamžitě, jako kdyby zase už předžívám, že někde mám být za nějakou dobu a ten stres z toho, že nestihám mě hodně odvádí pryč od té pozornosti na to řízení v ten daný okamžik*“. Tuto skutečnost jako prostor pro vylepšování vnímá další řidička **R9**: „*...Tak potom nestiháš... Máš toho tolik. Dneska musím tohle, tohle a když to máš v hlavě a nejsi úplně <všímavý>, tak to by se dalo ještě vylepšovat vždycky*“. Spadnutí do automatického způsobu řízení kvůli časovému tlaku vnímají i další 2 řidičky – **R13**: „*Když spěchám, určitě. Je, to je automat*“ a **R7**: „*...Asi, když spěchám a jsem ve stresu*“.

6.1.11 Vnímaný přínos mindfulness pro řízení

Bez výjimky každý respondent nahlížel na mindfulness jako na přínosný prvek v kontextu řízení. Odpovědi se prolínaly s jinými výše popsány tématy vztahujícími se k vnímaným změnám. Uvedeme zde několik pozoruhodných úvah o kladné stránce mindfulness pro řízení. **R11** považuje za minimální přínos to, že je člověk schopný uvědomit si nevšimavého způsobu řízení: „*Tak to si myslím, že tam už jenom to uvědomění, že třeba ta mysl je někde jinde než na té silnici, takže to si myslím, že určitě přínosný*“. Nebo např. **R6** vnímá kladnou funkci mindfulness komplexněji: „*Vlastně si myslím, že má mindfulness je prospěšná úplně ve všech činnostech, protože člověk ty věci dělá víc pozorně, více u toho přítomný*“. **R10** se podělila o vlastní předpoklad spojený s bezpečností: „*Tak asi obecně bych řekla, když jste někdo, kdo dělá mindfulness, tak asi budete v tom autě miň nebezpečný pro ten provoz. Protože jste víc vědomý, všímavý*“. Určitý prospěch v kontextu současného rytmu života vnímá další respondentka **R5**: „*Myslím si, že spousta lidí, kdyby koukala a vnímala, že jede*

[Smích.] a ne mobil a cokoliv jiného. A myslím si, že vlastně dneska opravdu v té stresující době, kdy se každý... a nemusí být ani to žádný osobní problémy. Ono stačí, že práce, něco nestihám“. Dvě respondentky vnímají prospěch v praktikování mindfulness jak pro běžné řidiče, tak i pro řidiče z povolání: „*Třeba pro kamionáky by to <mindfulness> mohlo být zajímavé. Jedou právě ty dlouhé nudné trasy. Na těch dálnicích“ (R11), „...si myslím, že něco takového <mindfulness> by bylo určitě prospěšné. Ať už pro běžné řidiče, tak obzvláště tady pro ty řidiče z povolání. Taxikáři, co jezdí v noci. Dálkový kamiony, cokoliv“ (R12).* Určitého doporučení si také můžeme povšimnout od R7: „*Asi by byla potřeba, aby <řidiči> prošli celým kurzem, aby si uvědomili ten způsob jednání, jako všímavého jednání a jak by ho mohli aplikovat do té praxe“.*

6.2 Odpovědi na výzkumné otázky

Jako základ pro danou kapitolu slouží získané informace, které jsme uvedli v předchozí kapitole. Zde je naším cílem shrnout výsledky v rámci výzkumných otázek, které námi byly stanoveny před samotnou realizací výzkumu.

1. VO: Jakým způsobem řidiči zapojují mindfulness do svého řízení a za jakých okolností?

Můžeme tvrdit, že mindfulness je v kontextu řízení bráno jako neformální praktikování, tzn. řidiči neprovádí určité mindfulness úkony např. ve formě meditací. Vystihujícím může být výrok uvedený R10: „*Tak, že bych vyloženě šla cvičit mindfulness v průběhu, že bych si řekla: „Teď jdu dělat mindfulness“.* Když jsem v autě a našla bych nějakou meditaci. Tak to ne, ale z těch dělám jakoby... neformálně ji používám, ty neformální cvičení, jak jsou“.

Spíše se jedná o stav hlubšího uvědomění si aktuálního samotného řízení. O tom jsme získali informace od 9 řidičů. Přistihují se, že v určitý moment nebyli přítomní za jízdy. Tato skutečnost jim pomáhá rychleji se vrátit do všímavého způsobu řízení. Podle stejného počtu řidičů se mindfulness také uplatňuje cestou rozvinutého vnímání aktuálního emočního stavu. Ve většině případů respondenti zmiňovali záporné či náročné emoční prožívání, jako jsou např. stres, agrese, sebeobviňování. Úzce s tím souvisí hlubší všímavání si tělesných projevů u některých řidičů. Vede to ke zpřítomnění se v určité dopravní situaci, identifikaci emočního stavu a k jeho úspěšnému zpracování. Dokonce R9 hovoří o využití techniky body scan v okamžiku, kdy si všimne svalové tenze za jízdy. Ovšem nebyla námi identifikovaná jiná podobná zmínění, kromě využití dechu během řízení. Ten se jeví poměrně prakticky

užitečný pro 6 respondentů dané studie. Pouhé zaměření se na něj jim pomáhá vyrovnat se s nepříjemnou dopravní situací a přispívá tak návratu k současnému okamžiku.

Největší shoda názorů z hlediska okolností či situací, kde mindfulness vystupuje v hlavní roli, byla identifikovaná v kontextu krizových či emočně napjatých dopravních situací. Ty zpravidla podněcují respondenty k většímu všimání si aktuálního dění na silnici. Například se jednalo o nepředvídatelné či nebezpečné chování ze strany jiných účastníků provozu, vlastní chybě respondenta z hlediska řízení, krizové situaci aktivující intenzivnější emoční prožívání.

Navíc byly zjištěny dopravní situace, kde není zapojení mindfulness příliš časté. Respondenti převážně mluvili o pravidelných či stereotypních cestách, často doprovázených automatickým způsobem řízení. Tím se také otevírá širší prostor pro zaměření se na vlastní myšlenkové procesy nespojené s mindfulness a odvádějící od soustředění na řízení. Další podobnou situací je podle 4 respondentů dlouhodobé řízení, kde dochází ke snížení míry mindfulness. A také hustý nebo komplikovaný provoz, kde řidič musí reagovat na často měnící se dopravní prostředí. V daném kontextu nejsou pro 3 respondenty také výjimkou stresogenní situace spojené s časovým tlakem.

2. VO: Jakou roli hraje praktikování mindfulness v emočním prožívání řidičů?

Získané informace od 9 respondentů přímo svědčí o kladném vlivu mindfulness na regulaci jejich emočních stavů. Ten podle jejich slov spočívá ve včasné identifikaci vnitřního rozpoložení, které brání pohodlnějšímu či příjemnějšímu řízení. Spolu s tím mluví o zvýšení jejich schopnosti kontroly vlastních emocí, která zahrnuje jejich úspěšné zpracování. Jak se zjistilo, následně to vede k rychlejšímu vyrovnání se s emočně náročnou situací a k menšímu ovlivnění zpravidla negativními emocemi během řízení. V souladu s danými zjištěními je dalším vynořeným tématem vnímaná redukce impulzivních projevů za jízdy u 4 respondentů.

Navazuje na to také téma o celkovém zklidnění se řidičů díky praktikování mindfulness, které je spojené s nižším prožívaným stresem. O této změně hovořila většina řidičů (11). Dále se na to logicky napojovalo jiné identifikované téma, které se vztahovalo k vnímanému snížení agrese. Řidiči uváděli, že se jim daří lépe regulovat a snížit výskyt agresivních projevů, které se vztahovaly, jak k jednání ostatních účastníků dopravy ale také ke spolujezdcům.

Někteří další respondenti vnímali vliv mindfulness na pozitivnější prožívání samotného řízení. Podle jejich slov se zvýšila míra užívání si přítomného okamžiku za jízdy. Dostávají od tohoto procesu větší uspokojení a jsou schopní do něho zapojovat více kladných emocí. Ovšem v tomto případě zmiňovali již exitující kladný vztah k procesu řízení.

3. VO: Jaký dopad má praktikování mindfulness na chování jedince při řízení?

Uvědomění si a následná regulace emocí souvisí se způsobem, jak se člověk zachová. Proto se odpověď na danou otázku do jisté míry bude prolínat s předešlou. Celkové zklidnění se řidičů souvisí s jejich postojem a následným jednáním v situacích spojených se spěchem. Z odpovědí většiny respondentů je patrné, že časový tlak již nemá tak velký vliv na jejich způsob řízení, neboť zdržení se na cestě nepřidávají tak negativní význam. S tím také souvisí snížení impulzivních a zkratkovitých reakcí u několika dalších respondentů.

Změny ve svém chování z hlediska bezpečnosti vnímalo 6 respondentů. Konstatovali skutečnost, že pomocí praktikování mindfulness řídí bezpečnějším způsobem. Spjovali to s méně rychlým, opatrnějším a ohleduplnějším řízením. A také s celkovou bdělostí a rozvinutou schopností emoční regulace. Dokonce R5 a R7 se zmiňují o sníženém množství dopravních přestupků. V rámci bezpečnosti je zde také patrná změna, kterou respondenti vnímají ve svém způsobu agresivního jednání. Spolu s nabytou dovedností respondentů již zachovat klid a méně se rozčilovat, souvisí jejich menší agresivní verbální i neverbální projevy, včetně troubení. V souvislosti s tím si lze povšimnout dalších vnímaných dopadů na řidičské chování vůči ostatním. O uctivějším chování k dalším řidičům nebo chodcům ve formě dávání přednosti v jízdě mluví R12, R7 a R13. Na základě respondentových výroků můžeme spojit takovou změnu v behaviorálních projevech s větším přijetím a porozuměním tomu, co druhý jedinec může v danou chvíli prožívat, nebo také s menší tendencí ke spěchání. Skupina 4 respondentů pomocí praktikování mindfulness dokáže vytvořit klidnější prostředí uvnitř vozidla, a to pomocí vědomějších reakcí a vyjednávání se spolujezdci. Ve 3 případech se jednalo o děti.

Další menší část respondentů si povšimla změn týkajících se používání takových technologií jako mobilní telefon nebo rádio. Podle jejich slov projevují snahu redukovat zapnutí radia, dívání se na mobil a také čtení či zasílání zpráv. Ovšem nepopírají použití zařízení handsfree.

Řidičky R9 a R10 však uvádí, že nevnímají žádné behaviorální změny během řízení, které by se vztahovaly k praktikování mindfulness. Např. R10 vidí změny jenom po citové

stránce: „*Takže ne, nezměnilo to moc. Jenom pocitově pro mě, ale pro lidi kolem mě asi moc ne*“.

4. VO: Jaké názory a postoje vyjadřují řidiči ohledně praktikování mindfulness v kontextu řízení?

Odpověď na danou otázku tvoří názory vůči vnímanému přínosu nebo naopak nevýhodám praktikování mindfulness ze strany řidičů. Všichni řidiči potvrdili, že mindfulness se kladně odráží na procesu řízení. Kladně hodnocené změny v řízení jsou již obsažené v předešlých výzkumných otázkách. Ze získaných odpovědí respondentů také jasně vyplývá skutečnost, že praktikování mindfulness se pozitivně odrazilo nejen v řízení. Pár respondentek také uvažuje o možném přínosu mindfulness pro řidiče z povolání.

Někdy však všímavý stav řidiče je v jakémsi pozadí, tzn. existují chvíle v dopravě, kdy zvyklý mechanický způsob řízení se zdá být vhodnějším. Např. R6 se k tomu vyjadřoval takto: „*Pokud člověk musí hodně někde reagovat rychle, a tak to je moment, kdy je i vhodné dokonce zapojit na autopilota, protože to tělo a mysl reagují automaticky na nějakou náročnou situaci*“. Proto je třeba brát na zřetel skutečnost, že zapojení automatického způsobu řízení je v určitých situacích vhodnější a bezpečnější, jako např. bylo u řidičky R3 v situaci s všímavým nastartováním vozidla, které se nakonec nepodařilo. Stejně tak podle dalších respondentů řízení po intenzivních a delších mindfulness trénincích může způsobit nebezpečí v důsledku zpomaleného řízení.

7 DISKUZE

Ve výzkumné části dané práce jsme vycházeli ze stanoveného cíle nahlédnout a vysvětlit, jak řidiči praktikující mindfulness vnímají jeho vliv na způsob vlastního řízení. Zároveň jsme se zaměřili na způsoby a okolnosti jeho zapojení během řízení. Tato studie má explorativní povahu. Příčinou toho je malé množství a rozmanitost dosavadních výzkumů zkoumajících mindfulness v dopravně psychologickém kontextu, zejména v České republice. Je potřeba informace o tématu mindfulness a jeho vlivu na řízení rozšířit. O to jsme usilovali v této práci.

Celkově se vynořilo 11 společných témat mezi zkušenými řidiči automobilů, kteří zároveň zastávají aktivní pozici v mindfulness praxích. Prvně se budeme věnovat poměrně obširnému tématu *seberegulace*. Podle Bishopa et al. (2004) je mindfulness charakterizované metakognitivními procesy, které vychází z kontroly kognitivních procesů, tzn. seberegulace pozornosti, a také z monitorování dynamiky vědomí. Není proto překvapivý vznik podobného tématu v rámci naší studie, zejména v kontextu řízení, kde jsou bdělost a regulace pozornosti v dominantní pozici (Koppel et al., 2019). O vědomém usilování soustředění pozornosti během jízdy mluvilo 12 řidičů. Z jejich slov se praktikování mindfulness projevilo na uvědomění si potřeby být více pozorný, všimnout si stavu vlastní pozornosti, snažit se dostat do přítomného okamžiku a plně se mu věnovat. Někteří k tomu používají jakousi formu „vnitřního dialogu“, záměrného sledování objektu, např. čáry na silnici, nebo subjektů, např. lidí na zastávce, či vlastní dech. Zároveň 5 řidičů uvádělo, že usilují o zastavení myšlenkových procesů, které je rozptylují při řízení. Automatické myšlenky se zpravidla týkaly hypotetických scénářů a plánování. Někteří z respondentů uváděli, že mindfulness je pro ně nápomocné v zachycení myšlenek bránících lepšímu soustředění na řízení. Zároveň se naučili podobné myšlenky zastavovat. Nepopírali však skutečnost, že se jim to někdy nedaří, což považujeme za poměrně přirozené. Takové výsledky se navzájem doplňují s americkou studií, kde byl zjištěn pozitivní dopad krátkých mindfulness intervencí na snížení „bloudění myslí“ (Rahl et al., 2017). Na základě našich výsledků se můžeme domnívat, že i delší mindfulness praxe mají podobný účinek. Navíc ukazujeme, že rozvíjení mindfulness může zabránit tendenci ke zvýšení „bloudění myslí“ u zkušených řidičů (Smallwood et al., 2004).

Dále za pozoruhodné zjištění považujeme vnímaný vliv mindfulness na *emoční regulaci* při řízení u 9 respondentů. Podle nich se to může projevovat v rychlejším a úspěšnějším srovnáním se s náročnou či negativní emocí, která může záporně působit na jejich řízení. Jinými slovy je umí lépe zpracovat tak, že poté nebudou ohrožovat jejich vyrovnanější stav za jízdy. V tomto kontextu někteří respondenti zmiňovali regulaci vlastního nastavení, sebelítosti, paniky či stresu. Na základě dosaženého výsledku můžeme mluvit o důležité roli mindfulness v emoční regulaci nejen v celkovém kontextu (Roemer et al., 2015), ale také mezi řidiči automobilů. Doposud se v dopravní oblasti zkoumala a zároveň se prokázala jediné mediační role emoční inteligence mezi zasíláním zpráv a mírou mindfulness (Kita & Luria, 2020; Ramos Salazar & Khandelwal, 2021).

Na oblast seberegulace navazuje další téma *zklidnění se*. 11 respondentů o tom vypovídalo z obecné stránky, kde popisovali sami sebe jako klidnější řidiče. Mluvili také o klidnějších reakcích vůči rizikovým dopravním situacím nebo destabilizujícímu chování spolujezdců. Někteří z nich hovořili o řízení vozidla jako o jedné z oblastí života, kde vnímají větší klid a vyrovnanost, což je v souladu s prokazatelným vlivem tréninků mindfulness na rozvíjení podobných psychických stavů (Kabat-Zinn, 2003). Ovšem v tomto tématu se může prolínat role emoční regulace. Patrně to lze vidět z výroku R13, kde je respondentka schopna rozpoznat příliš vysokou míru zklidnění se: „*Ale někdy si říkám, že jsem zase úplně v klidu, že to není úplně dobrý*“. Naše výsledky také poukazují na to, že rozvíjení dovednosti zůstat v klidu přineslo respondentům úspěchy ve vypořádání se se spěchem či časovým tlakem. Podobné zkušenosti uvedlo 9 respondentů, kteří již lépe dokáží přijmout dopravní situaci takovou, jaká je. Takové výsledky mohou mít určitou souvislost s poznáním vlastních hranic pomocí mindfulness praxí (Kabat-Zinn, 2016). Zdá se, že řidič praktikující mindfulness může být bezpečnější díky tomu, že umí správně zacházet se stresem vyvolaným spěchem.

Při pohledu na téma zklidnění se a mindfulness z hlediska dosavadních výzkumů z dopravní psychologie, můžeme konstatovat absenci jejich relevantního množství. Ovšem existují výzkumy zaměřující se na jejich takřka protiklad. A to je agresivní prožívání či chování a agresivita, jejíž nižší míra byla spojená s vyšší mírou mindfulness u řidičů (Duany & Mouloua, 2022; Kazemeini et al., 2013; Stephens et al., 2018). Podobné výsledky korespondují s naším dalším tématem o *snížení agresivních a impulzivních projevů*. Zde 4 respondenti vnímali změny ve více vědomém a méně impulzivnímu způsobu reagování, což je přímo spojeno s výše popsanou rozvíjenou emoční regulací u řidičů. Dále 10 respondentů

vnímalo snížení svých agresivních emočních projevů, neverbální agrese ve formě troubení nebo také verbální agrese ve formě neuctivých výrazů. Podobné výsledky jsou nejvíce v souladu se studií od Stephensové et al. (2018), kde se výzkumný soubor stejně jako v našem výzkumu skládal převážně z žen. Na tomto místě však můžeme popřít výsledky studie od Crundalla et al. (2019), která neprokázala vliv tréninku mindfulness na agresi zkušených řidičů. Jednou z příčin tohoto může být krátkodobé praktikování mindfulness v oné studii (1 měsíc) oproti respondentům naší studie. Nebo zde mohou hrát roli i temperamentové a osobnostní charakteristiky spojené s agresí u jednotlivců.

Další téma o roli mindfulness v prožívání pozitivních emocí mezi 5 řidiči považujeme za poměrně důležité. Poněvadž může preventivně působit na bezpečnější řízení. Respondenti hovořili o větším uspokojení, užívání si procesu řízení a pohodovém stavu během jízdy. R1 také uváděla zvýšení používání humoru za jízdy s cílem přenášení více pozitivních prožitků oproti negativním. Podobné výsledky konsolidují dosavadní informace o tom, že mindfulness obecně přispívá k větší duševní pohodě (Shapiro et al., 2008) a snížení negativního naladění (Robins et al., 2012). Je vidět, že se podobný vliv může odrážet i během řízení.

Objevila se však témata, kde řidiči mluvili o změnách svého chování či prožívání vůči ostatním lidem. 5 z nich se během rozhovorů zaměřovalo na téma *respektování a přijetí ostatních účastníků provozu*. Uváděli, že vnímají větší pochopení a jsou shovívavější vůči ostatním řidičům. Hovořili také o tom, že častěji dávají přednost jak chodcům, tak i řidičům. Pár z nich to spojovalo s menším časovým tlakem. Podobné výsledky můžou vysvětlovat nižší míru agresivních přestupků spojených s vyšší mírou mindfulness řidičů (Koppel et al., 2018, 2022). To, že mindfulness intervence jsou zčásti založeny na rozvíjení laskavosti a soucitu vůči vlastní osobě a jiným lidem (Kabat-Zinn, 1990), může vysvětlit vznik tématu *vcítění se vůči ostatním* mezi 4 respondenty naší studie. Vnímali na sobě větší schopnost porozumět tomu, co se odehrává v danou chvíli v psychice buď spolujezdců nebo ostatních účastníků. Z jejich slov jim to pomáhá dosáhnout lepšího pochopení jejich chování a nereagovat automatickým způsobem. S tím se pojí také naše další výsledky o tom, že řidiči umí lépe kontrolovat a zároveň vyřešit situace spojené s rozptýlením spolujezdci pomocí komunikace. O podobné zkušenosti mluvili 4 respondenti, kde spolujezdci byly děti. Podle Youngové et al. (2019) mindfulness nemá žádný vztah k redukci interakce s dětmi za jízdy. Respondenti naší studie nehovořili přímo o snížení vzájemného působení, spíše jim mindfulness pomohlo k vytváření otevřeného a uctivého dialogu.

Téměř polovina respondentů hovořila o vlivu mindfulness na jejich bezpečnější řízení. Mluvili o vědomějším, všímavějším, ohleduplnějším a opatrnějším způsobu řízení. Navíc pár respondentů uvedlo i větší respektování dopravních předpisů ve formě redukce přestupků a pokut. Zároveň spojovali vyšší vnímanou bezpečnost s lepší emoční regulací a schopností řídit v klidném stavu. Podobné výsledky jsou v souladu s výzkumem, kde se potvrdil vliv praktikování mindfulness na snížení chybovosti a přestupků (Koppel et al., 2018).

V návaznosti na oblast bezpečnosti bychom představili další vynořené téma zabývající se *snížením používání mobilního telefonu či radia*. O větší snaze minimalizovat manipulaci s mobilním telefonem mluvili 3 respondenti, o radiu jeden respondent, který se naučil řídit bez něj. Řidiči uváděli, že se od doby praktikování mindfulness snaží méně číst si či posílat zprávy skrz mobilní telefon s cílem zachování většího soustředění se na řízení. Taková zjištění odpovídají již dosavadním objevům o vztahu mezi mindfulness a redukcí používání mobilního telefonu (Panek et al., 2015; Terry & Terry, 2015). Respondenti však nepopírali stálé užívání zařízení handsfree, což není v souladu s výsledky o opačné tendenci u řidičů (Young et al., 2019). Domníváme se, že používání handsfree může být zapříčiněné jinými aspekty, např. druhem povolání jedince nebo účelem volání než mindfulness.

Téma *vnímaného přínosu mindfulness pro řízení* považujeme za poměrně důležité. Všichni respondenti konstatovali, že mělo kladný vliv na jejich řízení. Obecně větší uvědomění si přítomného okamžiku považují za přínosné. Spjovali to s výše uvedenými vnímanými změnami u sebe. Ovšem ruku v ruce s tím jdou úvahy od 6 respondentů o možném nebezpečném či škodlivém účinku mindfulness na proces řízení. Pár z nich vnímalo zpomalené reakce po delších a intenzivních mindfulness trénincích. Zároveň pro ně bylo obtížné zaměřit svoji pozornost přímo na cestu. Takové výsledky jsou poměrně pochopitelné, neboť praxe mindfulness obecně vede k většímu uvolnění (Kabat-Zinn, 1990). Podobná zjištění považujeme za cenné, neboť mohou sloužit jako varování pro lidi, kteří jsou např. často účastníky mindfulness retreatů. Pár respondentů taktéž uvedlo, že přílišné zapojení mindfulness může bránit dávno naučeným úkonům spojeným s ovládaním vozidla, např. během nastartování automobilu. Z toho jasně vyplývá skutečnost, že automatický způsob řízení oproti všímavému může být výhodnější a bezpečnější pro řidiče v takových případech.

Zastavíme se ještě u zjištění, jak a kdy řidiči zapojují mindfulness během řízení. Většina respondentů to popisovala jako vytržení se z automatického způsobu řízení za

pomoci zpřítomnění se, tzn. uvědomění si přítomného okamžiku. Podobná skutečnost je nejvíc charakteristická pro mindfulness a vyplývá z jeho pojetí (Brown & Ryan, 2003). Navíc jsme zjistili, že mindfulness není v aktivní roli ve vědomí řidičů během dlouhodobého stereotypního řízení nebo pod vlivem časového tlaku, jehož zvládání je poměrně náročné pro zachování klidného stavu vědomí řidiče. Takové situace mohou být zlomovým okamžikem pro řidiče, kteří se chtějí naučit řídit všímavějším způsobem. Hustý či komplikovaný provoz také podle 3 respondentů eliminuje zapojení mindfulness při řízení. Můžeme to však považovat za poměrně přirozenou automatickou reakci na náročnější podněty z okolí, kde mindfulness by spíše bránilo úspěšnému zvládnutí naučených řidičských úkonů. Pokud se vrátíme k samotnému procesu zapojení mindfulness, tak 9 respondentů to popisuje z hlediska *uvědomění si aktuálního emočního prožívání* a 5 respondentů jako *uvědomění si tělesných prožitků*, které slouží jako průvodce k navrácení se uvědomování si přítomného okamžiků. Dokonce R9 se zmiňuje o praktikování techniky body scan v automobilu. Také 6 respondentů mluvilo o své zkušenosti zaměření se na dech během řízení, který jim pomáhal lépe vnímat přítomným okamžik a lépe zvládnout nepříjemnou situaci za jízdy. Dané výsledky považujeme za pozoruhodné, poněvadž doposud nebylo jasně popsáno, jak se mindfulness uplatňuje během řízení. Zde můžeme konstatovat, že jde spíše o neformální formu cvičení mindfulness se zapojením krátkých dechových technik. Tímto zjištěním jsme přispěli k objasnění, jak může vypadat krátká mindfulness praxe, která se dá využít během jízdy (Feldman et al., 2011). Společným tématem, kde řidiči vnímali nejčastěji zapojení mindfulness, byly *emočně napjaté situace*, kde se respondenti často obraceli na dech a zpřítomňovali se. Logicky to vyplývá z funkce mindfulness, která spočívá v úspěšnější emoční regulaci. Zde se rozvíjení mindfulness jeví jako dobrý nástroj jak pro proces řízení, tak obzvlášť na zvládání emočně náročných situací.

Každá vzniklá práce na výzkumném poli v sobě nese určitou řadu limitů. Stejně jako daná práce. První a poměrně zjevný limit je obsažen v podstatě námi zvoleného výzkumného designu. Kvalitativní studie nemůže zcela zaručit reprezentativnost výzkumného souboru. V našem případě je navíc těžko uchopitelný odhad počtu a charakteristiky cílové populace, neboť zkušenost v řízení je poněkud individuální záležitostí. Podobně jako mindfulness praxe, kde je podstatná investice vlastního vědomého úsilí v rozvíjení tohoto vnitřního stavu, tzn. je obtížné změřit míru zkušeností v praktikování mindfulness. Proto je poměrně těžké uvažovat o reprezentativnosti souboru. Omezujícím faktorem také byly nepravděpodobnostní metody výběru výzkumného souboru. Využili jsme několik druhů

(metodu prostého záměrného výběru, samovýběru a sněhové koule). Metoda samovýběru a sněhové koule byly docela prospěšné díky aktivní a zaujaté pozici respondentů. Metoda prostého záměrného výběru však v sobě skrývá rizika menší motivace a zapojení se.

Dalším limitem byly místy chudé odpovědi od některých respondentů, čehož si je možné všimnout podle přímých řečí v kapitole výsledků práce. Taková skutečnost jistě snižuje reliabilitu daného výzkumu. Příčinou toho může být seskupení několika faktorů. Prvním je osobnost výzkumnice a její první podobná zkušenost s prováděním výzkumných interview. Avšak daná studie jistě přispěla i k její větší míře sebereflexe. Třeba také brát ohled na její kulturní odlišnost od té české. Do jisté míry to mohlo mít vliv na méně otevřený přístup některých respondentů. Přestože výzkumnice na začátku každého interview krátce seznámila participanty s její příběhem, stále mohla přetrvávat pravděpodobnost jejich ostražitosti či nejistoty. Ovšem rozhovory se lišily ve velikosti obsahové stránky, což naznačuje možnost dalších limitujících příčin. Může zde jít o on-line verzi provádění interview, která má jak kladné, tak i záporné účinky. Vzhledem k digitálnímu rozvoji ve světě, se podobná forma jeví jako poměrně zjevná a méně neobvyklá. Navíc to umožnilo sesbírat větší počet respondentů díky menší časové zátěži pro ně a větší flexibilitě. Ovšem on-line forma postrádá prostor na budování větší důvěry mezi jedinci a také disponuje ohraničenou možností vytváření vřelejšího vztahu před zahájením samotného interview (Jowett et al., 2011). Dalším limitujícím faktorem z hlediska obsahu odpovědí mohlo být samotné téma výzkumu. O tom, že řízení automobilu je z velké části zautomatizovaný proces u zkušených řidičů, není pochyb. Z toho vyplývá skutečnost, že daná činnost může být poměrně omezená na zážitkové stránky jedince. I přesto, že respondenti patřili ke skupině lidí praktikujících mindfulness. Zároveň kvalitativní druh výzkumu je postaven na schopnosti sebereflexe participantů, která je poněkud náročná. Vzhledem k tomu, že byli dotazováni na vnímané vlivy praktikování mindfulness na řízení, je zde možné riziko ovlivnění zjištěných výsledků jinými faktory. Můžou to být temperamentní či osobnostní charakteristiky, dlouholetá řidičská zkušenost, charakteristika okolí, kterým řidiči často projíždí apod.

Ke skupině limitujících faktorů může také spadat subjektivita při procesu analýzy dat. Námi zvolená interpretativní fenomenologická analýza představuje široké spektrum možností pro kreativní přístup výzkumníka, od kterého se vyžaduje dostačující míra sebereflexe (Kostínková & Cermak, 2013). Námi na to byl brán ohled před zahájením samotné analýzy, aby výsledky co nejvíce odpovídaly objektivní realitě.

V neposlední řadě je důležité uvažovat o možné nevýhodě tohoto výzkumu z hlediska převažujícího počtu žen, což může mít za následek nedostatečně pestré a přesné výsledky. Avšak samotný výběr respondentů byl poměrně komplikovaný vzhledem k tomu, že mindfulness praxe není široce populární v rámci české populace. Hrál to poměrně limitující roli v dosažení ekvilibria mezi participantkami a participanty.

Posledním a poměrně pozoruhodným faktorem je samotná koncepce mindfulness. Již v teoretické části byly obsaženy různé variace pojmání mindfulness a kritika ohledně zkresleného současného pohledu na něj na rozdíl od prvotních výchozích koncepcí. Navíc se zdá, že se zkušenost s mindfulness neskládá pouze z časového aspektu praktikování. Můžeme tvrdit, že je to mnohem hlubší proces zahrnující kvalitu duševní investice jedince. Uvedeme zde výrok od R9: *„Já si myslím, že ten mindfulness celkově je docela těžký podchytout. Není to, že můžeš dělat 3 meditace a myslíš, že víš, o čem to je. Ono to má docela velkou hloubku“*.

Přes vše výše uvedené se domníváme, že daná studie přináší cenné poznatky, které mohou být inspirací jak pro další výzkumy, tak pro praktické využití. Další studie by se mohly zaměřit na měření mindfulness současně s regulací pozornosti či emoční regulací v roli mediátora ve vztahu k dalším proměnným podobně jako v loňském výzkumu od Kima et al. o používání mobilního telefonu (2022). Zároveň se objevila potřeba prozkoumat vliv mindfulness na pozitivní prožívání během řízení, např. duševní pohodu, aby se naše zjištění upevnily dalšími studii. Pokud mluvíme o praktické aplikaci, tak bychom se především zaměřili na řidiče z povolání, neboť podobná skupina řidičů prožívá za jízdy vysokou psychickou zátěž, která je zčásti spojená se spěchem. Navíc Mamcarz et al. (2023) ve svém výzkumu z Polska, Slovenska a Litvy uvádí, že mindfulness může být vhodným nástrojem pro redukci pracovního stresu impulzivnějších řidičů z povolání. Domníváme se, že zapojení mindfulness do jejich řízení by mohlo napomoci k lepšímu vyrovnání se s náročnějšími situacemi a k regulaci pozornosti, zejména během řízení stereotypních a dlouhých cest. Ovšem to samozřejmě platí pro všechny řidiče.

ZÁVĚR

Cílem naší studie bylo nahlédnout do problematiky a vysvětlit, jak řidiči praktikující mindfulness vnímají jeho vliv na způsob vlastního řízení. Zároveň jsme se snažili nahlédnout na to, jak a za jakých okolností zapojují mindfulness do vlastního řízení. Interview byla provedená se zkušenými řidiči automobilů, kteří zauímají aktivní pozici v mindfulness praxích.

Zjištěné výsledky nám pomohly vytvořit konkrétnější pohled na to, jak zkušení řidiči uplatňují mindfulness za jízdy. Nejčastěji o tom mluvili jako o skutečnosti, kdy se přistihnou v automatickém způsobu řízení. Následně jim to pomůže rychleji vrátit se k všímavé jízdě. Takové uvědomění si přítomného okamžiku je také spojeno se sledováním svého současného emočního stavu. Častěji vzniká v napjatých či náročných dopravních situacích. Zároveň řidiči mluvili o hlubším všímání si tělesných projevů, které jim pomáhá se psychicky stabilizovat a zůstat přítomnými v situaci. Pro takové účely aktivně využívají i vlastní dech. Ovšem automatický způsob řízení je v popředí v případech hustého provozu, dlouhých a stereotypních cest a v časovém tlaku.

Všichni řidiči vnímají prospěšnou roli mindfulness pro řízení. Velká část z nich vidí kladný vliv na regulaci pozornosti, která u nich spočívá ve vedení „vnitřního dialogu“, pozorování vnějších podnětů nebo pomoci dechu. Také uváděli, že mindfulness přispívá k odhánění myšlenek nesouvisejících se samotnou jízdou. Zároveň se řidiči umí lépe vyrovnat, zpracovat a včasné zastavit negativní či náročné emoce za volantem. Spolu s tím mnozí z nich vnímají změny ve snížení agresivních a impulzivních projevů. Častěji přetrvávají v klidném psychickém stavu, který jim pomáhá zpomalit se a správně zacházet s časovým tlakem. Navíc mindfulness přináší pozitivní naladění během řízení a jeho milovníci si ho více užívají. Výsledky se dotkly také oblasti vnímané bezpečnější jízdy. Respondenti o tom mluvili v kontextu vědomějšího, ohleduplnějšího a opatrnějšího způsobu řízení. Změnu také vidí v nižším používání mobilního telefonu či radia za jízdy. Pomáhá jim to zůstat přítomnými a pozornými. Také vnímají větší vlastní projevy respektu a přijetí ostatních účastníků provozu. Taktéž lépe dokážou porozumět tomu, co se odehrává v prožívání spolujezdců či jiných řidičů, a podle toho zareagovat přiměřeným způsobem. Ovšem nadměrné využívání mindfulness může přinášet i nebezpečné následky ve formě příliš pomalé jízdy nebo neúspěšného provádění řídicích úkonů.

SOUHRN

Tato magisterská diplomová práce se věnuje vnímaným vlivům praktikování mindfulness na způsob řízení z pohledu řidičů. Zároveň se zaměřuje na to, jak a za jakých okolností řidiči zapojují mindfulness během řízení. Aktuálně nalezneme limitovaný počet studií, které se zaměřují na koncepci mindfulness v dopravně psychologickém kontextu. Existuje empirická potřeba rozšířit podobnou oblast zkoumání. Z tohoto důvodu byl námi zvolený kvalitativní přístup k tomuto tématu.

Naším prvním krokem bylo uvést relevantní teoretické poznatky ke zkoumané problematice. V první části teoretické práce se zaměřujeme na samotnou koncepci mindfulness. Zde začínáme u krátkého seznámení čtenáře s tím, jak se fenomén mindfulness, vycházející z Buddhova učení, dynamicky přenesl do západní kultury a jaké uplatnění tam našel. Důležitá osobnost v oblasti rozvíjení mindfulness Kabat-Zinn, na něj nahlížel jako na uvědomění si, které se objevuje pomocí záměrného věnování pozornosti v přítomném okamžiku a bez posuzování (Kabat-Zinn, 2003). Ve výsledku zvýšený zájem o to způsobil vznik mnoha dalších pojetí mindfulness. Slučujeme jak jeho západní, tak i východní verze. Ovšem jsme viděli potřebu více strukturovat různorodost názorů odborníků, proto jsme na něj zvlášť nahlédli jako na psychický stav, na osobnostní rys či na získanou dovednost. Pro jasnější porozumění jsme mindfulness dále porovnávali s fenoménem flow (Csikszentmihalyi, 1990), mindlessness (Langer, 1989) a relaxací. Zároveň jsme uvedli řadu postojů, jež tvoří základnu praktického využití mindfulness, které může nabývat formu neformálních a formálních cvičení. Ty jsou popsány zvlášť. Dále jsme seznámili čtenáře s terapeutickými přístupy založenými na mindfulness. Uvedli jsme také jejich zaměření a možnosti jejich provádění. Na závěr kapitoly jsme představili několik kritických úvah ohledně nedostatečné či chybné interpretace mindfulness a také o rizicích jeho popularizace ve světě.

V druhé a zároveň poslední kapitole teoretické části jsme nahlíželi na mindfulness v užším a specifickém kontextu. A to je kontext řízení motorového vozidla. V první řadě popisujeme problematiku pojetí mindfulness v oblasti dopravy, kde se nejvíce využívá definice Browna a Ryana (2003). Šli jsme stejnou cestou a definovali jsme mindfulness jako zvýšenou pozornost, uvědomění si a přijetí přítomného okamžiku či současné reality. Ve stěžejní podkapitole o dosavadních oblastech zkoumání mindfulness v dopravním kontextu přinášíme poznatky o jeho roli v silniční dopravě. Zde jsme si kladli za cíl co

nejvíce prozkoumat studie, jež slučují danou koncepci s dopravně psychologickými aspekty. Začali jsme se zohlednění efektu mindfulness na pozornost řidičů. Obzvlášť se zaměřujeme na fenomén „bloudění myslí“. Dále uvádíme aktuální zahraniční studie o mindfulness a provádění rozptylujících aktivit za jízdy. Nejvíce výzkumů zde najdeme o používání mobilního telefonu. V centru našeho zájmu byly studie o zkoumání agresivních projevů mezi všímavými řidiči a také o zkoumání jejich aberantního chování. Další podkapitola obsahovala seskupení nejčastěji používaných metod měření mindfulness v dopravní psychologii. Na konci kapitoly jsme popsali možnosti jeho praktického využití ve vzdělávání v autoškolách, v konstrukčních řešeních motorových vozidel a jeho využití formou meditačních nahrávek.

Jak jsme již nastínili, výzkumná část této práce byla realizovaná formou kvalitativní studie. Ta byla stanovena na základě našeho cíle nahlédnout a vysvětlit, jak řidiči praktikující mindfulness vnímají jeho vliv na způsob vlastního řízení. Sekundárním cílem práce bylo prozkoumat způsoby a okolnosti jeho zapojení během řízení. Následně jsme si stanovili čtyři výzkumné otázky, které by mohly pomoci při plnění cílů naše práce.

Jako metoda získávání dat nám sloužila polostrukturovaná interview, které jsme prováděli prostřednictvím on-line platformy Google Meet. Před samotným začátkem výzkumného šetření jsme realizovali pilotní off-line rozhovor, který přispěl ke korekci některých otázek. Následně bylo rozhodnuto ho zařadit do této studie. Náš výzkumný soubor se skládal ze 13 respondentů, z nichž bylo 12 žen a 1 muž. Jednalo se o skupinu aktivních a zkušených řidičů automobilů. Podmínkou pro jejich participaci bylo také absolvování MBSR kurzu nebo dlouhodobější praktikování mindfulness po dobu třech let a více. Zároveň by měli zařazovat jeho principy do běžného života. Proces výběru výzkumného souboru byl poměrně komplexní. Využili jsme metodu samovýběru, prostého záměrného výběru a sněhové koule. Před zahájením samotných interview byl každému z participantů zaslán Informovaný souhlas s účastí na výzkumu, kde respondent svým podpisem potvrdil svolení s jeho podmínkami. Následně data ve formě nahraných rozhovorů prošla procesem transkripce a analýzou dle metody IPA.

Výsledky studie představují 11 vynořených společných témat. Poměrně velkou oblast tvořilo téma seberegulace. Až na jednoho respondenta řidiči vnímali kladný vliv praktikování mindfulness na vědomou regulaci pozornosti. Hovořili o větší snaze všímat si aktuálního stavu pozornosti a plně se věnovat řízení. Téměř polovina respondentů umí už lépe zastavovat rozptylující myšlenky při řízení. Velkou roli mindfulness také hraje

v emoční regulaci většiny řidičů. Přispívá k rychlejší identifikaci a zpracování negativní či náročné emoce. Nástrojem k tomu může být např. zaměření se na dech.

Většina respondentů si také všimla změn v jejich klidnějším psychickém stavu za volantem, což se projevilo na jejich vyrovnanějším reagování v rizikových či nepříjemných dopravních situacích. Navíc 9 řidičů uvádělo, že praktikování mindfulness pozitivně ovlivnilo jejich zvládnání spěchu či časového tlaku. S těmito výsledky jdou ruku v ruce další názory 10 respondentů o snížení agresivních projevů. Identifikovali redukci jak verbální, tak i neverbální agrese. Zaznamenali jsme také odpovědi o nižších impulzivních reakcích od 4 řidičů.

Za inovační výsledky považujeme vnímaný dopad mindfulness na pozitivnější prožívání během jízdy. Jeho praktikování 5 respondentům přináší uspokojení a větší užívání si procesu řízení. Dále téměř polovina řidičů vnímala svoje řízení jako bezpečnější. Popisovali ho jako méně rychlé, opatrnější a ohleduplnější. Spjovali to s celkovou bdělostí a rozvinutou schopností emoční regulace. Spolu s tím vyvstávají další výsledky o vnímaném snížení používání mobilního telefonu či radia. Méně, než polovina respondentů uvedla snahu vypínat rádio nebo neposílat či nečíst si zprávy za jízdy. Změn si také respondenti všimají v respektujícím chování vůči ostatním účastníkům provozu. Dělají také pokroky ve větším porozumění tomu, co se odehrává v prožívání spolujezdců nebo ostatních řidičů a dle toho dokážou zareagovat přiměřeným způsobem.

Všichni respondenti vnímají praktikování mindfulness jako prospěšné pro řízení. Avšak téměř polovina z nich považuje nadměrně všímavý stav za nebezpečný pro silniční provoz, neboť se jim jeví jako kontraproduktivní a vede ke značnému zpomalení samotné jízdy.

Většinou řidiči popisovali integraci mindfulness s uvědoměním si vlastního automatického způsobu řízení, což je následně vede k rychlejšímu návratu do všímavé jízdy. Dále v tomto kontextu mluvili o rozvinutém uvědoměním si emočního prožívání, často se jednalo o záporné emoce. V neposlední řadě uplatňují mindfulness cestou všimání si aktuálních tělesných projevů. A také zaměření se na dech je může vést jak k úspěšnější seberegulaci, tak i k návratu do současného okamžiku. Emočně napjaté situace se ukázaly jako nejčastější spouštěč zapojení mindfulness. Zde respondenti uváděli nepředvídatelné chování jiných řidičů, vlastní chybovost či krizové situace. V případě hustého provozu,

dlouhodobějšího a stereotypního řízení a také pod vlivem časového tlaku naši respondenti mluvili o méně všímavějším způsobu jízdy.

Dosažené výsledky z této studie přináší komplexnější pohled na to, jak řidiči vnímají vliv praktikování mindfulness na způsob vlastního řízení. A také jak a za jakých okolností ho zapojují při jízdě. I přes uvedené limitující aspekty považujeme naši práci za přínosnou. Potvrzujeme a doplňujeme již existující zahraniční studie v této oblasti. Dále uvádíme možné pozitivní dopady a možnosti zapojení mindfulness pro všechny řidiče, kteří chtějí zabezpečit a obohatit svou řidičskou praxi.

LITERATURA

- Abdul Hanan, S., King, M., & Lewis, I. (2010, říjen 17). *Are you a mindful driver? A review of the potential explanatory value of mindfulness in predicting speeding behaviour.*
- Alase, A. (2017). The Interpretative Phenomenological Analysis (IPA): A Guide to a Good Qualitative Research Approach. *International Journal of Education and Literacy Studies*, 5(2), Article 2. <https://doi.org/10.7575/aiac.ijels.v.5n.2p.9>
- Alexander, R. A., & Goldstein, E. (2014). A Mindfulness-Based Psychotherapeutic Approach. *The Wiley Blackwell Handbook of Mindfulness*, 649.
- An, E., Irwin, M. R., Doering, L. V., Brecht, M., Watson, K. E., Corwin, E., & Macey, P. M. (2021). Mindfulness effects on lifestyle behavior and blood pressure: A randomized controlled trial. *Health Science Reports*, 4(2). <https://doi.org/10.1002/hsr2.296>
- Baer, R. A. (2010). *Assessing mindfulness and acceptance processes in clients: Illuminating the theory and practice of change*. New Harbinger Publications.
- Baer, R. A., & Peters, J. R. (2011). Assessment of acceptance and mindfulness in behavioral medicine. *Mindfulness and acceptance in behavioral medicine: current theory and practice*, 187–214.
- Baer, R. A. (2003). Mindfulness training as a clinical intervention: A conceptual and empirical review. *Clinical Psychology: Science and Practice*, 10(2), 125–143. <https://doi.org/10.1093/clipsy.bpg015>
- Baer, R. A., Smith, G. T., Hopkins, J., Krietemeyer, J., & Toney, L. (2006). Using Self-Report Assessment Methods to Explore Facets of Mindfulness. *Assessment*, 13(1), 27–45. <https://doi.org/10.1177/1073191105283504>
- Baer, R. A., Smith, G. T., Lykins, E., Button, D., Krietemeyer, J., Sauer, S., Walsh, E., Duggan, D., & Williams, J. M. G. (2008). Construct validity of the five facet mindfulness questionnaire in meditating and nonmeditating samples. *Assessment*, 15(3), 329–342.
- Baltruschat, S., Mas-Cuesta, L., Cándido, A., Maldonado, A., Verdejo-Lucas, C., Catena-Verdejo, E., & Catena, A. (2021). Xu Improve Their Performance in Risky Driving Situations and Have Fewer Accidents Following a Mindfulness-Based Intervention. *Frontiers in Psychology*, 11. <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fpsyg.2020.567278>
- Barraclough, P. J. (2017). *Common method variance and other sources of bias in road traffic research* [PhD Thesis]. Queensland University of Technology.
- Benda, H. v., & Hoyos, C. G. (1983). Estimating hazards in traffic situations. *Accident Analysis & Prevention*, 15(1), 1–9.
- Benda, J. (2007). Všímavost v psychologickém výzkumu a v klinické praxi. *Československá psychologie*, 51(2), 129–140.
- Benda, J. (2010). Všímavost: Buddhistická revoluce v psychologii. *Psychologie dnes*, 16(5), 48–50.

- Berthié, G., Lemerrier, C., Paubel, P.-V., Cour, M., Fort, A., Galéra, C., Lagarde, E., Gabaude, C., & Maury, B. (2015). The restless mind while driving: Drivers' thoughts behind the wheel. *Accident Analysis & Prevention, 76*, 159–165.
- Birtwell, K., Williams, K., van Marwijk, H., Armitage, C. J., & Sheffield, D. (2019). An Exploration of Formal and Informal Mindfulness Practice and Associations with Wellbeing. *Mindfulness, 10*(1), 89–99. <https://doi.org/10.1007/s12671-018-0951-y>
- Bishop, S., Lau, M., Shapiro, S., Carlson, L., Anderson, N., Carmody, J., Segal, Z., Abbey, S., Speca, M., Velting, D., & Devins, G. (2004). Mindfulness: A Proposed Operational Definition. *Clinical Psychology: Science and Practice, 11*, 230–241. <https://doi.org/10.1093/clipsy.bph077>
- Boase, J., & Ling, R. (2013). Measuring mobile phone use: Self-report versus log data. *Journal of Computer-Mediated Communication, 18*(4), 508–519.
- Bohlmeijer, E., Ten Klooster, P. M., Fledderus, M., Veehof, M., & Baer, R. (2011). Psychometric properties of the five facet mindfulness questionnaire in depressed adults and development of a short form. *Assessment, 18*(3), 308–320.
- Borders, A., Earleywine, M., & Jajodia, A. (2010). Could mindfulness decrease anger, hostility, and aggression by decreasing rumination? *Aggressive Behavior, 36*(1), 28–44. <https://doi.org/10.1002/ab.20327>
- Bowen, S., & Marlatt, A. (2009). Surfing the urge: Brief mindfulness-based intervention for college student smokers. *Psychology of Addictive Behaviors, 23*(4), 666.
- Bowlin, S. L., & Baer, R. A. (2012). Relationships between mindfulness, self-control, and psychological functioning. *Personality and Individual Differences, 52*(3), 411–415. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2011.10.050>
- Braitman, K. A., & McCart, A. T. (2010). National reported patterns of driver cell phone use in the United States. *Traffic injury prevention, 11*(6), 543–548.
- Broderick, P. C. (2005). Mindfulness and Coping with Dysphoric Mood: Contrasts with Rumination and Distraction. *Cognitive Therapy and Research, 29*(5), 501–510. <https://doi.org/10.1007/s10608-005-3888-0>
- Brown, K., & Ryan, R. (2003). The Benefits of Being Present: Mindfulness and Its Role in Psychological Well-Being. *Journal of personality and social psychology, 84*, 822–848. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.84.4.822>
- Brown, K., Ryan, R. A., & Creswell, J. D. (2007). Mindfulness: Theoretical foundations and evidence for its salutary effects. *Psychological Inquiry, 18*(4), 211–237. <https://doi.org/10.1080/10478400701598298>
- Burdett, B. R. D., Charlton, S. G., & Starkey, N. J. (2016). Not all minds wander equally: The influence of traits, states and road environment factors on self-reported mind wandering during everyday driving. *Accident Analysis & Prevention, 95*, 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.06.012>
- Carlson, L. E., & Garland, S. N. (2005). Impact of mindfulness-based stress reduction (MBSR) on sleep, mood, stress and fatigue symptoms in cancer outpatients. *International Journal of Behavioral Medicine, 12*(4), 278–285. https://doi.org/10.1207/s15327558ijbm1204_9
- Creswell, J. D. (2017). Mindfulness Interventions. *Annual Review of Psychology, 68*(1), 491–516. <https://doi.org/10.1146/annurev-psych-042716-051139>

- Creswell, J. D., Way, B. M., Eisenberger, N. I., & Lieberman, M. D. (2007). Neural correlates of dispositional mindfulness during affect labeling. *Psychosomatic medicine*, *69*(6), 560–565.
- Crundall, D., Kroll, V., Goodge, T., & Griffiths, M. (2019). Assessing the potential of mindfulness training in improving driver safety. *Transport Research in Psychology*, *5*, 1578.
- Csikszentmihalyi, M. (1990). *Flow: The psychology of optimal experience* (First edition). Harper & Row.
- Davidson, R. J. (2010). Empirical explorations of mindfulness: Conceptual and methodological conundrums. *Emotion*, *10*(1), 8–11. <https://doi.org/10.1037/a0018480>
- Deffenbacher, J. L., Petrilli, R. T., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Swaim, R. C. (2003). The Driver's Angry Thoughts Questionnaire: A measure of angry cognitions when driving. *Cognitive Therapy and Research*, *27*, 383–402. <https://doi.org/10.1023/A:1025403712897>
- Didonna, F. (2008). *Clinical Handbook of Mindfulness*. Springer Science & Business Media.
- Dimidjian, S., & Linehan, M. M. (2003). Defining an agenda for future research on the clinical application of mindfulness practice. *Clinical Psychology: Science and Practice*, *10*, 166–171. <https://doi.org/10.1093/clipsy.bpg019>
- Dreyfus, G. (2011). Is mindfulness present-centred and non-judgmental? A discussion of the cognitive dimensions of mindfulness. *Contemporary Buddhism*, *12*(1), 41–54. <https://doi.org/10.1080/14639947.2011.564815>
- Duany, J. M., & Mouloua, M. (2022). The Role of Trait Mindfulness in Aggressive Driving Behavior. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, *66*(1), 968–971. <https://doi.org/10.1177/1071181322661441>
- Eisenlohr-Moul, T. A., Peters, J. R., Pond, R. S., & DeWall, C. N. (2016). Both Trait and State Mindfulness Predict Lower Aggressiveness via Anger Rumination: A Multilevel Mediation Analysis. *Mindfulness*, *7*(3), 713–726. <https://doi.org/10.1007/s12671-016-0508-x>
- Epstein, R. M. (1999). Mindful practice. *JAMA*, *282*(9), 833–839. <https://doi.org/10.1001/jama.282.9.833>
- Feldman, G., Greeson, J., Renna, M., & Robbins-Monteith, K. (2011). Mindfulness predicts less texting while driving among young adults: Examining attention- and emotion-regulation motives as potential mediators. *Personality and individual differences*, *51*, 856–861. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2011.07.020>
- Feldman, G., Hayes, A., Kumar, S., Greeson, J., & Laurenceau, J.-P. (2007). Mindfulness and Emotion Regulation: The Development and Initial Validation of the Cognitive and Affective Mindfulness Scale-Revised (CAMS-R). *Journal of Psychopathology and Behavioral Assessment*, *29*(3), 177–190. <https://doi.org/10.1007/s10862-006-9035-8>
- Ferjenčik, J. (2008). *Úvod do metodologie psychologického výzkumu: Jak zkoumat lidskou duši*. Portal sro.
- Fix, R. L., & Fix, S. T. (2013). The effects of mindfulness-based treatments for aggression: A critical review. *Aggression and Violent Behavior*, *18*(2), 219–227.

- Foley, G. (2021). Video-based online interviews for palliative care research: A new normal in COVID-19? *Palliative Medicine*, 35(3), 625–626.
- Ford Media Center (2021, September 6). *Ford mindfulness car concept shows why the best place to steer clear of everyday stress could be behind the wheel*. Citované 22.02.2023 z
<https://media.ford.com/content/fordmedia/feu/en/news/2021/09/06/ford-mindfulness-car-concept-shows-why-the-best-place-to-steer-c.html>
- Fort, A., Martin, R., Jacquet-Andrieu, A., Combe-Pangaud, C., Foliot, G., Daligault, S., & Delpuech, C. (2010). Attentional demand and processing of relevant visual information during simulated driving: A MEG study. *Brain research*, 1363, 117–127.
- Germer, C. (2004). What is mindfulness. *Insight Journal*, 22(3), 24-29.
- Germer, C. K. (2005). Teaching mindfulness in therapy. *Mindfulness and psychotherapy*, 1(2), 113–129.
- Gethin, R. M. L. (2001). *The Buddhist Path to Awakening*. Oneworld Publications.
- Gilpin, R. (2008). The use of Theravāda Buddhist practices and perspectives in mindfulness-based cognitive therapy. *Contemporary Buddhism*, 9(2), 227–251. <https://doi.org/10.1080/14639940802556560>
- Gratz, K. L., Tull, M. T., & Wagner, A. W. (2005). Applying DBT mindfulness skills to the treatment of clients with anxiety disorders. *Acceptance and mindfulness-based approaches to anxiety: Conceptualization and treatment*, 147–161.
- Guild of Mindful Driver Trainers (n.d.). *Courses in Mindfulness & Compassion for Driver and Rider Trainers*. <https://www.guildmdt.com/>
- Hanley, A. W., Warner, A. R., Dehili, V. M., Canto, A. I., & Garland, E. L. (2015). Washing Dishes to Wash the Dishes: Brief Instruction in an Informal Mindfulness Practice. *Mindfulness*, 6(5), 1095–1103. <https://doi.org/10.1007/s12671-014-0360-9>
- Hanowski, R. J., Perez, M. A., & Dingus, T. A. (2005). Driver distraction in long-haul truck drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8(6), 441–458. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2005.08.001>
- Harris, R. (2006). Embracing your demons: An overview of acceptance and commitment therapy. *Psychotherapy in Australia*, 12(4), 70–76.
- Heeren, A., Van Broeck, N., & Philippot, P. (2009). The effects of mindfulness on executive processes and autobiographical memory specificity. *Behaviour Research and Therapy*, 47(5), 403–409. <https://doi.org/10.1016/j.brat.2009.01.017>
- Hendl, J. (2005). *Kvalitativní výzkum: Základní metody a aplikace* (Vyd. 1). Portál.
- Hogan, M.J. (2009). Mindfulness and Mindlessness. *The Irish Psychologist*. 53, 43- 49.
- Hölzel, B. K., Lazar, S. W., Gard, T., Schuman-Olivier, Z., Vago, D. R., & Ott, U. (2011). How Does Mindfulness Meditation Work? Proposing Mechanisms of Action From a Conceptual and Neural Perspective. *Perspectives on Psychological Science*, 6(6), 537–559. <https://doi.org/10.1177/1745691611419671>
- Hyland, P. T. (2016). *McMindfulness: Is Buddhism Contaminated by Capitalism?* https://www.academia.edu/21620979/McMindfulness_Is_Buddhism_Contaminated_by_Capitalism

- Chambers, R., Lo, B. C. Y., & Allen, N. B. (2008). The impact of intensive mindfulness training on attentional control, cognitive style, and affect. *Cognitive Therapy and Research*, 32, 303–322. <https://doi.org/10.1007/s10608-007-9119-0>
- Charlton, S. G., & Starkey, N. J. (2013). Driving on familiar roads: Automaticity and inattention blindness. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 19, 121–133. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2013.03.008>
- Chiesa, A. (2013). The Difficulty of Defining Mindfulness: Current Thought and Critical Issues. *Mindfulness*, 4(3), 255–268. <https://doi.org/10.1007/s12671-012-0123-4>
- Chiesa, A., & Serretti, A. (2009). Mindfulness-Based Stress Reduction for Stress Management in Healthy People: A Review and Meta-Analysis. *The Journal of Alternative and Complementary Medicine*, 15(5), 593–600. <https://doi.org/10.1089/acm.2008.0495>
- InsightTimer. (n.d.). *Mindfulness For Driving*. Citované 23.02.2023 z <https://insighttimer.com/lucydraperclarke/guided-meditations/mindfulness-for-driving>
- Jha, A. P., Denkova, E., Zanesco, A. P., Witkin, J. E., Rooks, J., & Rogers, S. L. (2019). Does mindfulness training help working memory ‘work’ better? *Current Opinion in Psychology*, 28, 273–278. <https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2019.02.012>
- Jowett, A., Peel, E., & Shaw, R. (2011). Online Interviewing in Psychology: Reflections on the Process. *Qualitative Research in Psychology*, 8(4), 354–369. <https://doi.org/10.1080/14780887.2010.500352>
- Kabat-Zinn, J. (1990). *Full catastrophe living: The program of the stress reduction clinic at the University of Massachusetts Medical Center*.
- Kabat-Zinn, J. (1996). Mindfulness meditation: What it is, what it isn’t, and its role in health care and medicine. *Comparative and psychological study on meditation*, 161–170.
- Kabat-Zinn, J. (2003). Mindfulness-based interventions in context: Past, present, and future. *Clinical Psychology: Science and Practice*, 10(2), 144–156. <https://doi.org/10.1093/clipsy.bpg016>
- Kabat-Zinn, J. (2005). *Coming to our senses: Healing ourselves and the world through mindfulness*. Hachette UK.
- Kabat-Zinn, J. (2016). *Život samá pohroma: Jak čelit stresu, nemoci a bolesti pomocí moudrosti těla a mysli*. Jan Melvil Publishing.
- Kass, S. J., VanWormer, L. A., Mikulas, W. L., Legan, S., & Bumgarner, D. (2011). Effects of Mindfulness Training on Simulated Driving: Preliminary Results. *Mindfulness*, 2(4), 236–241. <https://doi.org/10.1007/s12671-011-0066-1>
- Kazemeini, T., Ghanbari-e-Hashem-Abadi, B., & Safarzadeh, A. (2013). Mindfulness Based Cognitive Group Therapy vs Cognitive Behavioral Group Therapy as a Treatment for Driving Anger and Aggression in Iranian Taxi Drivers. *Psychology*, 04, 638–644. <https://doi.org/10.4236/psych.2013.48091>
- Kelly, B. D. (2022). Mindful, mindless, or misunderstood? A critical perspective of the mindfulness concept. *Irish Journal of Psychological Medicine*, 1–3.
- Keskinen, E., & Hernetkoski, K. (2011). Driver education and training. In *Handbook of traffic psychology* (s. 403–422). Elsevier.

- Khoury, B., Lecomte, T., Fortin, G., Masse, M., Therien, P., Bouchard, V., Chapleau, M.-A., Paquin, K., & Hofmann, S. G. (2013). Mindfulness-based therapy: A comprehensive meta-analysis. *Clinical Psychology Review, 33*(6), 763–771. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2013.05.005>
- Kiken, L. G., Garland, E. L., Bluth, K., Palsson, O. S., & Gaylord, S. A. (2015). From a state to a trait: Trajectories of state mindfulness in meditation during intervention predict changes in trait mindfulness. *Personality and Individual Differences, 81*, 41–46. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2014.12.044>
- Kim, E.-L., Gentile, D. A., Anderson, C. A., & Barlett, C. P. (2022). Are mindful people less aggressive? The role of emotion regulation in the relations between mindfulness and aggression. *Aggressive Behavior, 48*(6), 546–562. <https://doi.org/10.1002/ab.22036>
- King, M. J., Lewis, I. M., & Abdul Hanan, S. (2011). Understanding speeding in school zones in Malaysia and Australia using an extended Theory of Planned Behaviour: The potential role of mindfulness. *Journal of the Australasian College of Road Safety, 22*(2), 56–62.
- Kita, E., & Luria, G. (2020). Differences between males and females in the prediction of smartphone use while driving: Mindfulness and income. *Accident Analysis & Prevention, 140*, 105514. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105514>
- Kocovski, N. L., Segal, Z. V., & Battista, S. R. (2009). Mindfulness and psychopathology: Problem formulation. *Clinical handbook of mindfulness, 85–98*.
- Koppel, S., Bugeja, L., Hua, P., Osborne, R., Stephens, A. N., Young, K. L., Chambers, R., & Hased, C. (2019). Do mindfulness interventions improve road safety? A systematic review. *Accident Analysis & Prevention, 123*, 88–98. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.11.013>
- Koppel, S., Stephens, A. N., Kaviani, F., Peiris, S., Young, K. L., Chambers, R., & Hased, C. (2022). It's all in the mind: The relationship between mindfulness and nomophobia on technology engagement while driving and aberrant driving behaviours. *Transportation Research Part F-Traffic Psychology and Behaviour, 86*, 252–262. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.03.002>
- Koppel, S., Stephens, A. N., Young, K. L., Hua, P., Chambers, R., & Hased, C. (2018). What is the relationship between self-reported aberrant driving behaviors, mindfulness, and self-reported crashes and infringements? *Traffic Injury Prevention, 19*(5), 480–487. <https://doi.org/10.1080/15389588.2018.1440083>
- Kostanski, M., & Hased, C. (2008). Mindfulness as a concept and a process. *Australian Psychologist, 43*, 15–21. <https://doi.org/10.1080/00050060701593942>
- Kostínková, J., & Cermak, I. (2013). *Interpretativní fenomenologická analýza* (s. 9–43).
- Kraines, M. A., Kelberer, L. J. A., Krug Marks, C. P., & Wells, T. T. (2021). Trait mindfulness and attention to emotional information: An eye tracking study. *Consciousness and Cognition, 95*, 103213. <https://doi.org/10.1016/j.concog.2021.103213>
- Kwok, J. Y. Y., Kwan, J., Auyeung, M., Mok, V., & Chan, H. (2017). The effects of yoga versus stretching and resistance training exercises on psychological distress for people with mild-to-moderate Parkinson's disease: Study protocol for a randomized controlled trial. *Trials, 18*. <https://doi.org/10.1186/s13063-017-2223-x>

- Langer, E. J. (1989). Minding Matters: The Consequences of Mindlessness–Mindfulness. In L. Berkowitz (Ed.), *Advances in Experimental Social Psychology* (Roč. 22, s. 137–173). Academic Press. [https://doi.org/10.1016/S0065-2601\(08\)60307-X](https://doi.org/10.1016/S0065-2601(08)60307-X)
- Langer, E. J. (2014). Mindfulness forward and back. *The Wiley Blackwell handbook of mindfulness, 1*, 7–20.
- Langer, E. J., & Piper, A. I. (1987). The prevention of mindlessness. *Journal of Personality and Social Psychology, 53*(2), 280–287. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.53.2.280>
- Lau, M. A., Bishop, S. R., Segal, Z. V., Buis, T., Anderson, N. D., Carlson, L., Shapiro, S., Carmody, J., Abbey, S., & Devins, G. (2006). The toronto mindfulness scale: Development and validation. *Journal of Clinical Psychology, 62*(12), 1445–1467. <https://doi.org/10.1002/jclp.20326>
- Linehan, M. M. (1993). *Cognitive-behavioral treatment of borderline personality disorder* (s. xvii, 558). Guilford Press.
- Luberto, C. M., Hall, D. L., Park, E. R., Haramati, A., & Cotton, S. (2020). A Perspective on the Similarities and Differences Between Mindfulness and Relaxation. *Global Advances in Health and Medicine, 9*, 2164956120905597. <https://doi.org/10.1177/2164956120905597>
- Mamcarz, P., Drożdziel, P., Madleňák, R., Pukalskas, S., & Gwiazdowska-Stańczak, S. (2023). Does Mindfulness Mediate the Relation between Impulsiveness and Job Stressfulness Perception of Professional Drivers? *International Journal of Environmental Research and Public Health, 20*(5), 4559. <https://doi.org/10.3390/ijerph20054559>
- McCracken, L. (Ed.). (2011). *Mindfulness and Acceptance in Behavioral Medicine: Current Theory and Practice* (1st edition). Context Press.
- McCracken, L. M., & Vowles, K. E. (2014). Acceptance and commitment therapy and mindfulness for chronic pain: Model, process, and progress. *American Psychologist, 69*(2), 178–187. <https://doi.org/10.1037/a0035623>
- Mikulas, W. L. (2011). Mindfulness: Significant Common Confusions. *Mindfulness, 2*(1), 1–7. <https://doi.org/10.1007/s12671-010-0036-z>
- Ministerstvo dopravy. (2022) *Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2022*. Citované 23.02.2023 z [https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(7\)](https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(7))
- Mioovsky, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu /*.
- Molina, J. G., García-Ros, R., & Keskinen, E. (2014). Implementation of the driver training curriculum in Spain: An analysis based on the Goals for Driver Education (GDE) framework. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 26*, 28–37. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.06.005>
- Moore, M. M., & Brown, P. M. (2019). The association of self-regulation, habit, and mindfulness with texting while driving. *Accident Analysis & Prevention, 123*, 20–28. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.10.013>
- Mrazek, M. D., Franklin, M. S., Phillips, D. T., Baird, B., & Schooler, J. W. (2013). Mindfulness Training Improves Working Memory Capacity and GRE Performance

- While Reducing Mind Wandering. *Psychological Science*, 24(5), 776–781. <https://doi.org/10.1177/0956797612459659>
- Murphy, G., & Matvienko-Sikar, K. (2019). Trait mindfulness & self-reported driving behaviour. *Personality and Individual Differences*, 147, 250–255. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2019.05.002>
- Nilsson, H. (2021). Mindfulness as a tool for ADHD drivers: A comparative study of higher levels of self-awareness. *Journal of Disability & Religion*, 25(2), 225–238. <https://doi.org/10.1080/23312521.2020.1775755>
- O’Leary, K., O’Neill, S., & Dockray, S. (2016). A systematic review of the effects of mindfulness interventions on cortisol. *Journal of Health Psychology*, 21(9), 2108–2121. <https://doi.org/10.1177/1359105315569095>
- Ortner, C. N. M., Kilner, S. J., & Zelazo, P. D. (2007). Mindfulness meditation and reduced emotional interference on a cognitive task. *Motivation and Emotion*, 31(4), 271–283. <https://doi.org/10.1007/s11031-007-9076-7>
- Ott, M. J. (2002). Mindfulness meditation in pediatric clinical practice. *Pediatric Nursing*, 28(5), 487–490.
- Panek, E. T., Bayer, J. B., Dal Cin, S., & Campbell, S. W. (2015). Automaticity, mindfulness, and self-control as predictors of dangerous texting behavior. *Mobile Media & Communication*, 3(3), 383–400. <https://doi.org/10.1177/2050157915576046>
- Purser, R. (2019). *McMindfulness: How mindfulness became the new capitalist spirituality*. Repeater.
- Querstret, D., Morison, L., Dickinson, S., Cropley, M., & John, M. (2020). Mindfulness-based stress reduction and mindfulness-based cognitive therapy for psychological health and well-being in nonclinical samples: A systematic review and meta-analysis. *International Journal of Stress Management*, 27(4), 394.
- Rahl, H. A., Lindsay, E. K., Pacilio, L. E., Brown, K. W., & Creswell, J. D. (2017). Brief Mindfulness Meditation Training Reduces Mind Wandering: The Critical Role of Acceptance. *Emotion*, 17(2), 224–230. <https://doi.org/10.1037/emo0000250>
- Ramos Salazar, L., & Khandelwal, P. (2021). The impact of self-control and texting-related accidents on the relationship between mindfulness and mobile texting while driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 77, 26–37. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.12.012>
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction. *Ergonomics*, 33(10–11), 1315–1332. <https://doi.org/10.1080/00140139008925335>
- Reynaud, E., & Navarro, J. (2019). Chapter 15 - Is Mindfulness Helping the Brain to Drive? Insights From Behavioral Data and Future Directions for Research. In H. Ayaz & F. Dehais (Ed.), *Neuroergonomics* (s. 93–97). Academic Press. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-811926-6.00015-4>
- Robins, C. J., Keng, S.-L., Ekblad, A. G., & Brantley, J. G. (2012). Effects of mindfulness-based stress reduction on emotional experience and expression: A randomized controlled trial. *Journal of Clinical Psychology*, 68(1), 117–131. <https://doi.org/10.1002/jclp.20857>

- Roemer, L., Williston, S. K., & Rollins, L. G. (2015). Mindfulness and emotion regulation. *Current Opinion in Psychology*, 3, 52–57. <https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2015.02.006>
- Sauer, S., & Baer, R. A. (2010). Mindfulness and decentering as mechanisms of change in mindfulness-and acceptance-based interventions. *Assessing mindfulness and acceptance processes in clients: Illuminating the theory and practice of change*, 25–50.
- Sayette, M. A., Reichle, E. D., & Schooler, J. W. (2009). Lost in the sauce: The effects of alcohol on mind wandering. *Psychological Science*, 20(6), 747–752. Scopus. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9280.2009.02351.x>
- Segal, Z. V., Teasdale, J. D., Williams, J. M., & Gemar, M. C. (2002). The mindfulness-based cognitive therapy adherence scale: Inter-rater reliability, adherence to protocol and treatment distinctiveness. *Clinical Psychology & Psychotherapy*, 9(2), 131–138. <https://doi.org/10.1002/cpp.320>
- Segal, Z., Williams, M., & Teasdale, J. (2018). *Mindfulness-based cognitive therapy for depression*. Guilford publications.
- Shapiro, S. L., Carlson, L. E., Astin, J. A., & Freedman, B. (2006). Mechanisms of mindfulness. *Journal of Clinical Psychology*, 62(3), 373–386. <https://doi.org/10.1002/jclp.20237>
- Shapiro, S. L., Oman, D., Thoresen, C. E., Plante, T. G., & Flinders, T. (2008). Cultivating mindfulness: Effects on well-being. *Journal of Clinical Psychology*, 64(7), 840–862. <https://doi.org/10.1002/jclp.20491>
- Sheldon, K. M., Prentice, M., & Halusic, M. (2015). The experiential incompatibility of mindfulness and flow absorption. *Social Psychological and Personality Science*, 6, 276–283. <https://doi.org/10.1177/1948550614555028>
- Smallwood, J., Davies, J. B., Heim, D., Finnigan, F., Sudberry, M., O'Connor, R., & Obonsawin, M. (2004). Subjective experience and the attentional lapse: Task engagement and disengagement during sustained attention. *Consciousness and Cognition*, 13(4), 657–690. <https://doi.org/10.1016/j.concog.2004.06.003>
- Smallwood, J., & Schooler, J. W. (2006). The restless mind. *Psychological Bulletin*, 132, 946–958. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.132.6.946>
- Soler, J., Valdepérez, A., Feliu-Soler, A., Pascual, J. C., Portella, M. J., Martín-Blanco, A., Alvarez, E., & Pérez, V. (2012). Effects of the dialectical behavioral therapy-mindfulness module on attention in patients with borderline personality disorder. *Behaviour Research and Therapy*, 50(2), 150–157. <https://doi.org/10.1016/j.brat.2011.12.002>
- Stahl, B., & Goldstein, E. (2019). *A Mindfulness-Based Stress Reduction Workbook*. New Harbinger Publications.
- Stephens, A. N., & Groeger, J. A. (2014). Following slower drivers: Lead driver status moderates driver's anger and behavioural responses and exonerates culpability. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 22, 140–149. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2013.11.005>
- Stephens, A. N., Koppel, S., Young, K. L., Chambers, R., & Hassed, C. (2018). Associations between self-reported mindfulness, driving anger and aggressive driving.

- Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56, 149–155. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.04.011>
- Šlepecký, M., Praško, J., Kotianová, A., & Vyskočilová, J. (2018). *Třetí vlna v kognitivně-behaviorální terapii: Nové směry* (Vydání první). Portál.
- Šucha, M. (2019). *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme? A co s tím můžeme dělat* (Vydání první). NLN.
- Švaříček, R. (2007). *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. PORTÁL sro.
- Tang, Y.-Y., Tang, R., & Posner, M. I. (2016). Mindfulness meditation improves emotion regulation and reduces drug abuse. *Drug and Alcohol Dependence*, 163 Suppl 1, S13–18. <https://doi.org/10.1016/j.drugalcdep.2015.11.041>
- Tapper, K. (2018). Mindfulness and craving: Effects and mechanisms. *Clinical Psychology Review*, 59, 101–117. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2017.11.003>
- Teasdale, J. D. (2004). Mindfulness-based cognitive therapy. In *Cognition, emotion and psychopathology: Theoretical, empirical and clinical directions* (s. 270–289). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511521263.015>
- Terry, C. P., & Terry, D. L. (2015). Cell Phone-Related Near Accidents Among Young Drivers: Associations With Mindfulness. *The Journal of Psychology*, 149(7), 665–683. <https://doi.org/10.1080/00223980.2014.964166>
- Tinella, L., Koppel, S., Lopez, A., Caffò, A. O., & Bosco, A. (2022). Associations between personality and driving behavior are mediated by mind-wandering tendency: A cross-national comparison of Australian and Italian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 89, 265–275. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.06.019>
- Toch, E., Chassidim, H., & Hatuka, T. (2020). Can you Turn it Off? The Spatial and Social Context of Mobile Disturbance. *Proceedings of the ACM on Human-Computer Interaction*, 4(CSCW2), 91:1-91:18. <https://doi.org/10.1145/3415162>
- Toman, M. (2020). *Vyrovňovací strategie užívané řidiči pro potlačení nudy za volantem* (diplomová práce).
- Tuffour, I. (2017). A Critical Overview of Interpretative Phenomenological Analysis: A Contemporary Qualitative Research Approach. *Journal of Healthcare Communications*, 02(04). <https://doi.org/10.4172/2472-1654.100093>
- Turkelson, L., & Mano, Q. (2022). The Current State of Mind: A Systematic Review of the Relationship Between Mindfulness and Mind-Wandering. *Journal of Cognitive Enhancement*, 6(2), 272–294. <https://doi.org/10.1007/s41465-021-00231-6>
- Valero-Mora, P. M., Martí-Belda-Bertolín, A., & Sánchez-García, M. (2021). Keep calm, pay attention, and carry on: Anxiety and consciousness mediate the effect of, mindfulness on driving performance in young drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 83, 22–32. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.09.006>
- Valero-Mora, P., Pareja, I., Pons, D., Sánchez, M., Montes, S. A., & Ledesma, R. D. (2015). Mindfulness, inattention and performance in a driving simulator. *IET Intelligent Transport Systems*, 9(7), 690–693. <https://doi.org/10.1049/iet-its.2014.0172>

- Walach, H., Buchheld, N., Büttenmüller, V., Kleinknecht, N., & Schmidt, S. (2006). Measuring mindfulness—The Freiburg mindfulness inventory (FMI). *Personality and individual differences, 40*(8), 1543–1555.
- Wang, G., & Suh, A. (2018). Disorder or Driver? The Effects of Nomophobia on Work-Related Outcomes in Organizations. *Proceedings of the 2018 CHI Conference on Human Factors in Computing Systems*, 1–12. <https://doi.org/10.1145/3173574.3173624>
- Williams, J. M. G., & Kabat-Zinn, J. (2013). *Mindfulness: Diverse Perspectives on its Meaning, Origins and Applications*. Routledge.
- Williams, J. M. G., & Penman, D. (2014). *Všimavost: Jak najít klid v uspěchaném světě*. ANAG.
- Wright, S., Day, A., & Howells, K. (2009). Mindfulness and the treatment of anger problems. *Aggression and Violent Behavior, 14*(5), 396–401. <https://doi.org/10.1016/j.avb.2009.06.008>
- Xu, H. (Grace), Tuckett, A., Kynoch, K., & Eley, R. (2021). A mobile mindfulness intervention for emergency department staff to improve stress and wellbeing: A qualitative study. *International Emergency Nursing, 58*, 101039. <https://doi.org/10.1016/j.ienj.2021.101039>
- Yildirim, C., & Correia, A.-P. (2015). Exploring the dimensions of nomophobia: Development and validation of a self-reported questionnaire. *Computers in Human Behavior, 49*, 130–137. <https://doi.org/10.1016/j.chb.2015.02.059>
- Young, K., Koppel, S., Stephens, A., Walters, R., Chambers, R., & Hassed, C. (2019). Mindfulness Predicts Driver Engagement in Distracting Activities. *Mindfulness, 10*. <https://doi.org/10.1007/s12671-018-1060-7>
- Young, K., Regan, M., & Hammer, M. (2007). Driver distraction: A review of the literature. *Distracted driving, 2007*, 379–405.
- Younie, L. (2017). Beginner's mind. *London Journal of Primary Care, 9*(6), 83–85. <https://doi.org/10.1080/17571472.2017.1370768>
- Zhang, T., Chan, A. H., Li, S., Zhang, W., & Qu, X. (2018). Driving anger and its relationship with aggressive driving among Chinese drivers. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 56*, 496–507.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Abstrakt magisterské diplomové práce v českém a anglickém jazyce

Příloha 2: Informovaný souhlas

Příloha 3: Otázky rozhovoru

Příloha 4: Ukázka rozhovoru

Příloha 5: Pozvánka k účasti ve výzkumu

Příloha 1: Abstrakt magisterské diplomové práce v českém a anglickém jazyce

ABSTRAKT DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název práce: Mindfulness v řídičské praxi

Autor práce: Bc. Kseniya Lapotka

Vedoucí práce: doc. PhDr. Matuš Šucha, Ph.D.

Počet stran a znaků: 100 stran, 197 233 znaků

Počet příloh: 5

Počet titulů použité literatury: 157

Abstrakt: Zaměřením dané práce je zjištění vlivů praktikování mindfulness na způsob řízení z pohledu samotných řidičů. Zároveň se diplomová práce věnuje způsobům a okolnostem zapojení mindfulness během řízení. V první části teoretické práce vyčleňujeme pojetí, postojoyé charakteristiky a praktické využití koncepce mindfulness, včetně kritických úvah. V druhé části představujeme problematiku pojetí mindfulness, oblasti jeho zkoumání, měření a aplikace v dopravním kontextu. Pro realizaci výzkumné části jsme zvolili kvalitativní design. Sběr dat proběhl pomocí polostrukturovaných interview se 13 zkušenými řidiči (12 žen a 1 muž) praktikujícími mindfulness. Následná analýza dat byla uskutečněna dle metody IPA, z níž vzešlo 11 společných témat. Mezi respondenty byl nejčastěji komunikován vnímaný vliv mindfulness na seberegulaci, zklidnění se, snížení agresivních a impulzivních projevů, pozitivní prožitky, bezpečnost, interpersonální aspekty, používání mobilního telefonu či radia. Všichni zúčastnění hovořili o přínosu mindfulness pro řízení. Participantí jej praktikují neformální formou za využití dechu, nejčastěji v emočně napjatých situacích.

Klíčová slova: mindfulness, praktikování mindfulness, zkušení řidiči, silniční doprava

ABSTRACT OF THESIS

Title: Mindfulness in driving practice

Author: Bc. Kseniya Lapotka

Supervisor: doc. PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.

Number of pages and characters: 100 pages, 197 233 characters

Number of appendices: 5

Number of references: 157

Abstract: The topic of this thesis are the effects of mindfulness practice in driving from the perspective of the drivers themselves. It explores means and circumstances of practicing mindfulness during driving. In the chapter 1 of theoretical part of this thesis, the author establishes the concept, aspects, practical application of mindfulness as well as critical approaches to mindfulness. The second chapter of theoretical part introduces the concept of mindfulness, areas of current research, ways of measuring and application of mindfulness in the context of transport. For the research part of the thesis, we decided to use qualitative design. The data collection was performed through semi-structured interviews with 13 experienced drivers (12 women, 1 man) who are practicing mindfulness. The data analysis was carried out according to IPA method which lead to identifying 11 common themes amongst participants. The participants frequently expressed the effect of mindfulness on self-regulation, calming down, controlling aggressive and impulsive behaviours, positive experiences, safety, interpersonal aspects and using mobile phone or radio. All participants reported positive impact of mindfulness in driving. The participants practiced mindfulness informally in a form of breathing exercises mostly during tense emotional situations.

Key words: mindfulness, practicing mindfulness, experienced drivers, road transport

Příloha 2: Informovaný souhlas

Informovaný souhlas s účastí na výzkumu v rámci magisterské diplomové práce

Informace o výzkumu:

Koncept mindfulness poslední dobou nabývá na popularitě v naší moderní společnosti. Čím dále víc se o něm hovoří a píše, včetně vědeckých prací. Oblast dopravní psychologie není bohatá na zkoumání mindfulness v kontextu řízení. Jen v malém počtu zemí byl tento koncept zkoumán šířeji. Přičemž řízení motorového vozidla patří ke skoro každodenním činnostem zletilého jedince, který disponuje řidičským průkazem. Tato činnost vyžaduje vysokou míru koncentrace pozornosti, bdělosti, emoční vyrovnanosti a odolnosti vůči stresu. Zde se praktikování mindfulness může jevit jako nápomocný prvek v oblasti dopravní bezpečnosti.

V rámci daného výzkumu bychom chtěli zjistit, jak praktikování mindfulness působí na řízení motorových vozidel z pohledu řidičů. Cílem by bylo nahlédnout a vysvětlit, jak řidiči praktikující mindfulness vnímají jeho působení na způsob vlastního řízení.

Výstup této magisterské diplomové práce může odstranit absenci podobných vědeckých výsledků v České republice a zároveň může být nápomocným prvkem k dalším inovacím a intervencím v oblasti dopravy.

Tento výzkum je realizován pod záštitou Katedry psychologie Filozofické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci v rámci magisterské diplomové práce na téma: „**Mindfulness v řidičské praxi**“ pod vedením doc. PhDr. Matúše Šuchy, Ph.D. V případě jakýchkoliv dotazů lze kontaktovat řešitelku daného výzkumného projektu – Bc. Kseniyu Lapotku na e-mail: kseniya.lapotka01@upol.cz nebo telefonicky: +420 774 629 688.

Informace o účastníkovi výzkumu:

Jméno a příjmení:

Prohlášení

Já níže podepsaný/-á potvrzuji, že

- a) jsem se **seznámil/-a** s informacemi o cílech a průběhu výše popsáního výzkumu (dále též jen „výzkum“);
- b) **dobrovolně** souhlasím s účastí své osoby v tomto výzkumu;
- c) rozumím tomu, že se mohu **kdykoli rozhodnout ve své účasti na výzkumu nepokračovat**;
- d) jsem srozuměn/-a s tím, že jakékoliv užití a zveřejnění dat a výstupů vzešlých z výzkumu nezakládá můj nárok na jakoukoliv odměnu či náhradu, tzn. že veškerá oprávnění k užití a zveřejnění dat a výstupů vzešlých z výzkumu poskytuji **bezúplatně**.

Zároveň prohlašuji, že

- a) souhlasím se **zveřejněním anonymizovaných dat** a výstupů vzešlých z výzkumu a s jejich dalším využitím;

- b) souhlasím se **zpracováním a uchováním osobních a citlivých údajů** v rozsahu v tomto informovaném souhlasu uvedených ze strany Univerzity Palackého v Olomouci, Filozofické fakulty, se sídlem: Křížkovského 512, 779 00 Olomouc, a to pro účely zpracování dat vzešlých z výzkumu, pro účely případného kontaktování z důvodu zpracování dat vzešlých z výzkumu či z důvodu nabídky účasti na obdobných akcích a pro účely evidence a archivace; a s tím, že tyto osobní údaje mohou být poskytnuty subjektům oprávněným k výkonu kontroly projektu, v jehož rámci výzkum realizován;
- c) jsem seznámen/-a se svými právy týkajícími se **přístupu k informacím a jejich ochraně** podle § 12 a § 21 zákona č. **101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů** a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, tedy že mohu požádat Filozofickou fakultu Univerzity Palackého v Olomouci o informaci ve vztahu se zpracováním mých osobních a citlivých údajů a jsem oprávněn/-a ji dostat a že mohu požádat Univerzitu Palackého v Olomouci o opravu nepřesných osobních údajů, doplnění osobních údajů, jejich blokaci a likvidaci.

Výše uvedená svolení a souhlasy poskytuji **dobrovolně** na dobu neurčitou až do odvolání a zavazuji se je neodvolat bez závažného důvodu spočívajícího v podstatné změně okolností. Vše výše uvedené se řídí zákony České republiky, s výjimkou tzv. kolizních norem, a bude v souladu s nimi vykládáno, přičemž případné spory budou řešeny příslušnými soudy v České republice.

Dne:

Podpis:

Příloha 3: Otázky rozhovoru

Základní informace

- Jak dlouho řídíte?
- Kolikrát za týden řídíte?
- Jakou zkušenost máte s mindfulness?
- Jak dlouho to praktikujete?
- Kolikrát za týden ji praktikujete?

Jádro rozhovoru

- Jak zapojujete mindfulness během Vašeho řízení?
- Jaké jsou konkrétní mindfulness techniky, na které se během řízení obrátíte?
- V jakých situacích při řízení zapojujete mindfulness nejčastěji?
- Vnímáte proces řízení auta jako takový jiným způsobem díky praktikování mindfulness?
- Myslíte si, že praktikování mindfulness může být pro řízení auta v něčem prospěšné?
- Vnímáte určité nevýhody v začlenění mindfulness do procesu řízení?
- Co konkrétního byste doporučil/a řidičům, kteří chtějí uplatnit mindfulness ve své řidičské praxi?
- Co Vám překáží být všímavější za jízdy?
- Za jakých okolností řídíte spíše automaticky než všímavě?
- Vnímáte určité změny ve svém chování během řízení auta díky zkušenosti s mindfulness?
- Jsou změny, které se vztahují k ostatním účastníkům dopravy? Ke spolujezdcům?
- Jsou věci, které se snažíte ve své řidičské praxi nedělat, od doby, kdy jste začlenila mindfulness do svého života?
- Jak ovlivňuje praktikování mindfulness Vaše emoční prožívání při řízení?
- Vůči kterým svým emočním prožitkům během řízení jste vnímavější díky praktikování mindfulness?
- Myslíte si, že praktikování mindfulness má dopad na to, jak reagujete v rizikových situacích?

Závěr rozhovoru

- Všechny otázky se nám podařilo vyčerpát. Je něco, na co jsme během rozhovoru zapomněli? Chcete se k něčemu vyjádřit?

Příloha 4: Ukázka rozhovoru (R13)

T: Jak dlouho řídíte?

R: 15 let.

T: Kolikrát za týden řídíte?

R: Tak pětkrát, šestkrát.

T: Jakou zkušenost máte s mindfulness?

R: Tak vlastně od tak 7 let, co jsem vstoupila do výcviku, co dělám ty meditace, když je vlastně součástí toho je mindfulness. A jsem byla na spousta seminářích, na spousta třeba 5 seminářů vyloženě na mindfulness a od té doby se snažím, myslím si, že tak 5 let se snažím praktikovat denně. Už je to takový, že vsouvám jako do osobního života. SHINE vlastně, tak to je meditace jako tibetská meditace klidu. Vlastně na zklidnění mysli a to vlastně tam je ten cíl, aby mysl byla vlastně jako spíš prázdná. Ty vlastně ty vlastnosti toho mindfulness, jako tohle všímavostí se tam používají spíš jako. Jak to říct... Nástroj, jakože my v tom máme jakoby ty 2 nástroje. Jedná je ta všímavost a 2 je vlastně jasné uvědomování. A to je vlastně současně jakoby spolu ty 2 vlastnosti, které mají člověka přivést k tomu klidu, takže je na konci toho, že by měl být člověk jako prostě klidný a vyrovnaný. Vlastně ten můj učitel, s tím se tibetským učitelem potkala z Vídně, co je. U něho se dají vlastně najít různé ty kurzy. On dělá všechny možný výcviky jakoby různých tibetských meditací. Jedná z toho je mindfulness právě přímo. Takže já jsem vlastně u něho byla na více jakoby kurzech různých, technikách a tak. Ale myslím si, že je to shine a vlastně jakoby základ toho všeho. Zklidnění té mysli a potom ty techniky se jako nabalují jako, no. Ale každému sedí prostě něco jiná. Některé ty techniky jsou takový vizualizace, práce s vizualizací a tak dále. Takže jako zajímavý, no určitě na těch jeho stránkách... Tak se to.. můžete inspirovat.

T: Kolikrát za týden to praktikuje?

R: Praktikuji denně. Vlastně denní praxi mám každý den půl hodiny ráno, když mám čas, tak ještě půl hodiny jako večer. Ale vlastně, snažím se to už vsouvat, jako to zpřítomňovat si a všímavě jako vlastně během dne jako. Že vlastně největší smysl stejně, když to člověk používá. Já jsem jezdila na různé semináře a potom jsem na jednom delším, kde jsem byla na jednom retreatu. Tak to právě mělo hrozně takový. Jsem tam měla výborný jako zážitky toho procítění toho prostoru. Všechno. Tak jsem si řekla, že bych to chtěla udržet a tím se

vlastně [Nesrozumitelné.], že jsem začla denně praktikovat, jako no. A teďka jezdím tak dvakrát do roka na nějaký seminář.

T: Jak zapojujete mindfulness během Vašeho řízení?

R: Jasně, určitě se snažím jako hodně zpřítomňovat se s tím. Myslím tím to, že jakože myslím, jakože sedím, abych seděla třeba rovně, abych si jako všímala. A když si všimnu, že přemýšlím nad něčím, co není důležité. Což většinou není nikdy nic důležitého u řízení není jako. Většina myšlenek jako takových, jakože v hlavě spoustu věcí, co nepotřebuje ani. Takže když vidím, že si zapne tam do něčeho, tak to je prostě zpřítomním, že teďka si řídím a jako jdu si to užít nebo něco takového. Ale s tím, že tu celou pozornost dokážu přesunout na to řízení. Přijde mi, že člověk je prostě jako všímavější. Tím pádem, vlastně když je zpřítomněný, jakože vidí, co se všechno kolem děje. Vidí jako víc i periferně, vnímá jakoby tu přítomnost kolem jako víc. To je takový právě, že už zvyk, že když člověk něco dělá automaticky, tak má často, že nad něčím přemýšlí a něco se řeší a nevěnuje se tomu řízení.

T: Jaké jsou konkrétní mindfulness techniky, na které se během řízení obrátíte?

R: Většinou technika jako já používám to, že se uvolním. Když mám nějaký stres, napětí a je to hodně, když spěchám někam nebo něco nestíhám. Tak to jako už cítím, že to je jako na sobě není úplně ono. Takže nepoužívám ten moc ani dech, dřív jsem to jako používala hlavně dech. Ale teďka je, že jako celkové uvolněním těla, že líp dokážu poznat jako na svalech, že prostě sedím třeba nějak zapjatě nebo něco. Takže se prostě jenom tak, jako se uvolním a do toho nechám to rozpustit a ono to vlastně... Už to mám tak natrénované, že to vlastně hnedka zmizí. Většinou i drží jako no, že si to jako uvědomím hodně, tak se tím už to tak mám takové nastavení, že všechny problémy počkají. Je to samozřejmě se sebou nese komplikace, když prostě nestíhám. Tak jedu třeba, i když nestíhám nebo něco, tak to mám, jakože... můj muž říká: „Že to mám furt na háku“. Takže jedu prostě radši pomalu, když to umím rychle. A tak zdravě, a tak jedu radši prostě jako v klidečku, ale hlavně ať je tam prostě člověk je takovej v pohodě. Ale když přijede pozdě nebo něco, že to nese [Nesrozumitelné.]. Ten časový pres na dnešní dobu je prostě jako šílený. Takže z jednoho místa na druhé třeba přejíždět.

T: V jakých situacích při řízení zapojujete mindfulness nejčastěji?

R: To si myslím, že to je úplně zásadní, ten časový tlak. Anebo, když mám nějaký náročný den a mám ještě hodně povinností před sebou. To jako je, to je jako. Já vlastně pracuju z

domu. Ale někdy mám schůzky, jako řekneme kousek od velkého města od Brna. Ale když máte schůzku v Brně a mám toho právě hodně, tak je to většinou, jako když si všímám, že toho je prostě hodně a už vnímám jakože, že přemýšlím nad tím, co musím všechno stihnout, tak v tu chvíli jako no. Většinou si toho všimnu, že prostě mi šrotuje hlava, co všechno udělat a není to důležitý, jakože. Nebo jako je to důležitý, ale v procesu řízení.

T: Vnímáte určité změny ve svém chování během řízení auta díky zkušenosti s mindfulness?

R: Jo, tak myslím si, že jsem jakože určitě řídím bezpečněji jako. Asi pomaleji a i. Jakože už tam není. Není tam takový prostě stres, tlak, když se něco děje, takže to určitě.

T: Jsou změny, které se vztahují k ostatním účastníkům dopravy? Ke spolujezdcům?

R: No asi to, že když mě třeba děti ruší nebo něco, co už prostě dokážu jako eliminovat. Nebo jim říct prostě jako, že se potřebuji soustředit na řízení. Takže to.

T: Jsou věci, které se snažíte ve své řidičské praxi nedělat, od doby, kdy jste začlenila mindfulness do svého života?

R: No, já si myslím, že se to spíš vyplynulo ze situace. Ale přijde mi, že když člověk prostě stojí v zácpě nebo něco, tak není z toho nervózní. Jakože: „Jojo, rychle, rychle“. Musí to všechno stihnout nebo bude problém nebo něco. Nebo zdržení, tak člověk vlastně to stání bere vždycky jako. Nebo brala jsem to já vždycky, jakože to je, jsou nějaké prostě... napjatá situace nebo prostě to teď to беру, že mám aspoň čas praktikovat, že sedím prostě. Poslouchám si hudbu nebo se to jen tak zpřítomňuju. A vlastně jako jak proklínám, ani tu situaci nic, jako prostě se to děje, protože se to děje a hotovo, jako jo. Takže člověk takový uvolněný a není z toho nervózní, jako. Že vyjede někde pozdějc nebo se něco prostě děje.

HLEDÁME RESPONDENTY


Do výzkumu "**Mindfulness v řídičské praxi**" v oblasti dopravní psychologie hledáme respondenty. Jste vhodný/á respondent/ka, pokud:


- jste absolvent/ka MBSR kurzu NEBO se technikám mindfulness věnujete cca 3 roky a více
- pravidelně zařazujete principy mindfulness do běžného života
- jste aktivní řidič/ka, tzn. využíváte auto min. 3krát týdně
- aktivně řídíte auto min. poslední 2 roky

Součástí výzkumu je
ONLINE-ROZHOVOR

Máte zájem se podělit o svou zkušenost a tím přispět vědě?
Kontaktujte mě:

 kseniya.lapotka01@upol.cz

 Kseniya Lapotka

 k.sen.ka



Univerzita Palackého
v Olomouci