

PELATIHAN MINDFULNES UNTUK MENGURANGI EMOSI MARAH PADA PENGEMUDI USIA REMAJA

Arif Triman Sunu Bagaskara, Endang Fourianalistyawati, Johan Satria Putra
Fakultas Psikologi Universitas YARSI
Jl. Letjend Suprpto Kav.13, Cempaka Putih, Jakarta Pusat 10510
arif.triman@yarsi.ac.id, sunu.bagaskara@yarsi.ac.id

Abstrak:

Penelitian-penelitian sejauh ini telah menemukan bahwa emosi marah terkait dengan perilaku mengemudi berisiko dan keterlibatan dalam kecelakaan. Dilihat dari kelompok umur, pengemudi usia muda (17-25) merupakan kelompok usia yang paling rentan terhadap efek marah terhadap angka kecelakaan. Salah satu cara yang mungkin efektif untuk dapat menurunkan agresivitas dalam mengemudi adalah dengan melakukan terapi mindfulness. Studi ini bertujuan untuk melihat apakah terapi mindfulness sederhana berupa mindful breathing mampu mereduksi pengalaman emosional marah pada kelompok pengendara muda. Eksperimen within-group dilakukan terhadap 23 pengendara muda. *Pre test* dan *post test* melihat efektifitas dari terpai ini. Mereka diminta untuk berlatih dan menerapkan terapi mindful breathing. Emosi marah dalam penelitian ini dibangkitkan melalui induksi berupa autobiographical recall, di mana partisipan diminta untuk mengingat lalu menuliskan pengalaman emosi marah yang sangat intens yang pernah mereka alami. Analisis uji-t *paired sample* menunjukkan bahwa penurunan emosi marah yang signifikan secara statistik ($t(21)=8,763, p<0,01$). Hasil ini menunjukkan bahwa teknik mindful breathing dapat menurunkan pengalaman emosi marah secara signifikan setelah proses induksi emosi. Temuan ini menunjukkan bahwa terapi mindfulness sederhana memiliki potensi untuk dapat digunakan secara efektif dalam menurunkan emosi marah ketika mengemudi. Oleh karena itu, para pengendara diharapkan dapat menerapkannya ketika berkendara untuk meminimalkan agresivitas ketika berkendara sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan.

Kata kunci: *Mindfulness, Mindful Breathing, State Anger, Remaja*

PENDAHULUAN

Berdasarkan data dari Korlantas Polri (2015) telah terjadi 5000 angka kematian dari 20000 ribu angka kecelakaan yang terjadi di Indonesia. Jumlah ini cukup mengkhawatirkan, karena hampir 25% dari jumlah kecelakaan yang terjadi akan menyebabkan korban jiwa. Hal ini diperkuat dengan temuan dari data WHO dalam Global Status Report on Road Safety 2013 (2013), di mana pertumbuhan angka kecelakaan sangat tinggi di negara berkembang. Apabila dilihat dari faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan di jalan raya, 90% dari faktor tersebut adalah faktor manusia dan 10% disebabkan oleh faktor lainnya (Bachoo, Bhagwanjee & Govender, 2013). Lebih lanjut lagi, dilihat dari faktor internal manusia, emosi terutama rasa marah merupakan salah satu pemicu munculnya perilaku-perilaku yang bisa membahayakan di jalan raya (Deffenbacher, Huff, Lync, Oetting & Salvatore, 2001)

Marah merupakan salah satu emosi dasar yang bersifat universal (Ekman, 1993). Secara umum, emosi marah merupakan pengalaman emosi yang cukup sering dialami oleh semua manusia. Diebold (2003) mendefinisikan marah sebagai suatu perasaan tidak menyenangkan yang berasal dari internal individu sehingga membuat individu tersebut salah dalam menginterpretasi maupun mempersepsikan sesuatu, serta kecenderungan untuk memunculkan perilaku fisik maupun verbal yang tidak sesuai dengan norma masyarakat. Rasa marah biasanya disebabkan oleh faktor eksternal dan biasanya terkait dengan unsur menyalahkan dari orang lain. Oleh karena itu, emosi juga mempengaruhi cara mengemudi setiap individu.

Dalam istilah psikologi, mengemudi dengan perasaan marah disebut juga dengan *driving anger*. Pengemudi yang sedang dalam keadaan marah atau *angry driver* cenderung cepat marah saat mengemudi walaupun berada pada situasi-situasi yang tergolong biasa (Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting, & Salvatore, 2001). Seperti saat tidak bisa mendahului pengemudi yang cenderung lambat, memaki pengemudi lain yang menghambat laju mobilnya, bahkan bisa menimbulkan konflik dengan sesama pengemudi lainnya. Maka dari itu, kemacetan dan kepadatan lalu lintas tentunya akan mudah memancing *driving anger*, yang pada akhirnya memunculkan perilaku yang bisa membahayakan pengemudi lainnya maupun diri sendiri.

Kondisi lalu lintas di Jakarta tentunya memiliki efek terhadap munculnya perilaku-perilaku mengemudi yang bisa membahayakan pengemudinya. Salah satunya adalah rasa marah yang dirasakan oleh para pengemudinya. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Deffenbacher dkk. (2001), ditemukan bahwa kelompok pengemudi usia remaja memiliki tendensi marah yang tinggi dibandingkan usia lainnya. Hal ini juga sejalan dengan data WHO (2015) yang menunjukkan adanya peningkatan sebanyak 7% tiap tahunnya pada perilaku agresif dan Driving Anger pada pengemudi usia remaja di dunia. Oleh karena itu, diperlukan intervensi yang mampu membuat pengendara usia remaja ini mampu mengelola serta mengurangi rasa marah yang ia rasakan saat mengemudikan kendaraan di Jakarta. Pelatihan *mindfulness* merupakan salah satu metode yang dapat digunakan untuk meningkatkan kesadaran berkendara serta mengurangi emosi marah yang berlebihan pada pengguna jalan raya di Jakarta.

Mindfulness adalah kesadaran yang terbuka dan merupakan kondisi perhatian terhadap apa yang terjadi pada saat sekarang (Brown & Ryan, 2004). *Mindfulness* didefinisikan sebagai “awareness of present experience, with acceptance” (Germer, 2009). Kondisi *mindfulness* adalah kondisi individu yang secara sadar membawa pengalamannya ke kondisi saat ini dengan penuh rasa keterbukaan dan rasa penerimaan. *Mindfulness* membawa kesadaran individu untuk fokus pada tujuan, dengan tidak menghakimi dan tidak menghindari kondisi yang tidak dapat dikuasai (Kabat-Zinn, 2004; Harris, 2009). Menjadi *mindful* artinya individu sadar akan apapun kondisinya saat ini, terlepas dari kejadian masa lalu dan masa depan (Mace, 2008).

Pelatihan meditasi *mindfulness* dapat membantu meningkatkan kesadaran individu. Salah satu hasil penelitian terkait *mindfulness* menunjukkan terjadinya penurunan kecemasan seseorang karena dalam latihan meditasi *mindfulness* seseorang diminta untuk selalu menyadari pernafasannya. (Toneatto dkk, 2007). Selain itu Afandi (2007) juga mendapatkan hasil yang sama, dimana para survivor gempa yang mengalami kecemasan dapat mengalami penurunan kecemasan melalui pelatihan menggunakan *mindfulness*.

Mindfulness merupakan hal yang diprediksi sebagai salah satu psikoterapi yang efektif dalam proses penyembuhan kondisi emosi. Pada saat psikoterapi menggunakan *mindfulness* berjalan dengan lancar, klien biasanya akan mengembangkan suatu sikap penerimaan terhadap berbagai emosi yang dihadapi, baik positif maupun negatif, seperti takut, marah, sedih, gembira, lega, jenuh, dan sebagainya. *Mindfulness* fokus pada pengalaman pribadi individu, seperti nafas, sensasi tubuh, perasaan dan pikiran (Germer, 2009).

Teknik *mindfulness* berfungsi menghadirkan permasalahan ke peristiwa saat ini (present moment). Pada tahap ini individu diharapkan dapat menghadirkan kembali dan menyadari pengalaman-pengalaman yang membuatnya tidak nyaman sebelumnya, sehingga hal ini akan memberikan informasi penting bagi individu tentang rencana langkah selanjutnya, apakah mau berubah atau tetap dalam kondisi perilaku sebelumnya. Melalui langkah pertama ini, dapat membantu individu untuk mulai menangkap pikiran-pikiran yang tidak realistis atau pikiran yang tidak sesuai terhadap dirinya. Dalam melakukan tahapan ini, individu diberikan latihan relaksasi *mindfulness*, mulai dari nafas, tubuh, indera, sensasi, suara, objek, hingga pada menghadirkan perasaan, mengidentifikasi perasaan yang hadir, dimana lokasi perasaan tersebut di dalam tubuh. Sehingga memunculkan ruang penerimaan untuk perasaan-perasaan dan sensasi yang tidak nyaman, dan individu mulai berdamai dengan hal-hal tersebut.

Emosi saat berkendara bisa disebabkan oleh faktor mood dan lingkungan (Nesbit, Conger & Conger, 2007). Kedua faktor ini masing-masing memiliki kontribusi tersendiri terhadap munculnya *driving anger*. Mood yang buruk bisa memicu perasaan marah pada pengemudi di jalan raya. Terlebih jika situasi lalu lintas yang padat, kemacetan, dan faktor lingkungan lain mendukung munculnya emosi dan frustrasi bagi pengguna lalu lintas. Hasil penelitian Arnett, Offer & Fine (1997) membuktikan bahwa lalu lintas yang padat memicu peningkatan bunyi klakson oleh para pengemudi jalan raya.

Meskipun perilaku mengemudi agresif telah mendapat sorotan dari berbagai pihak, studi mengenai cara-cara untuk menanggulangnya masih relatif sedikit. Rimm, DeGroot, Boord, Heiman, dan Dillow (1971) menemukan bahwa desensitasi sistematis merupakan cara yang efektif dalam menurunkan marah ketika mengemudi. Akan tetapi, studi ini memiliki keterbatasan dalam pengukuran yang digunakan. Deffenbacher dan kolega-koleganya mengembangkan penanggulangan mengemudi agresif berbasis relaksasi, baik secara emosional maupun kognitif (Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting, & Salvatore, 2000; Deffenbacher, Filetti, Lynch, Dahlen, & Oetting, 2002). Temuan dalam studi-studi mereka cukup menjanjikan, tetapi inkonsisten dan memiliki keterbatasan dalam penerapannya di luar situasi mengemudi.

Mindfulness memiliki potensi untuk memperbaiki kelemahan-kelemahan dari studi yang telah dilakukan oleh Deffenbacher, bahkan juga dapat meningkatkan kekuatannya. Mengemudi secara *mindful* merupakan pendekatan yang menekankan pada kesadaran (*awareness*) terhadap faktor-faktor intrinsik dan ekstrinsik ketika mengemudi, dengan menggunakan komponen-komponen kognitif dan perilaku untuk mengurangi rangsangan emosional yang muncul. Sejauh ini, penerapan *mindfulness* telah terbukti dapat mengurangi sejumlah masalah kesehatan mental, termasuk depresi, kecemasan, dan kekerasan, serta meningkatkan *well-being*, baik secara individu maupun kelompok. Oleh karena itu, peneliti menduga bahwa terapi *mindfulness* juga dapat mengurangi pengalaman marah ketika mengemudi, sehingga dapat menekan munculnya perilaku mengemudi berisiko.

Penelitian ini bertujuan untuk menguji apakah terapi *mindfulness* yang singkat dapat mengurangi pengalaman marah pada pengendara sepeda motor berusia remaja. Terapi *mindfulness* singkat dalam penelitian ini berupa latihan *mindful breathing*. Tujuan dari *mindful breathing* adalah agar partisipan dapat memfokuskan perhatiannya terhadap bagaimana ia bernafas dan nafasnya itu sambil membiarkan segala pikiran dan sensasi masuk. Peneliti menduga bahwa pengalaman emosional marah dapat berkurang setelah partisipan melakukan *mindful breathing*.

METODE

Rancangan penelitian

Kegiatan ini merupakan pelatihan satu hari yang dimulai dengan pemaparan materi mengenai pengaruh emosi marah terhadap perilaku pengendara sepeda motor. Selain itu, pelatihan ini juga diisi dengan penyampaian pengetahuan-pengetahuan dasar mengenai *mindfulness* serta praktik metode terapi *mindfulness* sederhana. Setelah penyampaian materi, peneliti melakukan pengambilan data untuk melihat apakah terapi *mindfulness* sederhana yang telah diajarkan sebelumnya memiliki pengaruh terhadap pengalaman emosi marah. Rancangan penelitian yang digunakan adalah one-group pre-post test experiment design. Dalam rancangan penelitian ini, efektivitas pelatihan ini diukur berdasarkan seberapa besar turunnya tingkat pengalaman emosi marah yang dirasakan partisipan.

Partisipan

Pelatihan *mindfulness* pada remaja pengendara sepeda motor ini dilakukan di SMK 39 Jakarta. Kegiatan ini diikuti oleh 22 siswa yang rutin mengendarai sepeda motor untuk berangkat menuju sekolah dan pulang ke rumah.

Prosedur

Latihan *mindful breathing*. Latihan *mindful breathing* pada studi ini dipimpin oleh seorang instruktur yang berpengalaman dalam studi dan aplikasi meditasi *mindfulness*. Instruktur meminta partisipan untuk duduk tegak di kursinya masing-masing. Instruksi dalam melakukan *mindful breathing* ini cukup sederhana. Pertama, partisipan diminta untuk mengambil nafas panjang melalui hidung selama lima detik. Lalu, nafas ditahan selama empat detik. Kemudian, nafas dikeluarkan melalui mulut selama empat detik. Selama proses latihan bernafas ini, partisipan diingatkan untuk fokus terhadap nafasnya dan membiarkan segala pikiran yang ada untuk masuk ke dalam pemikiran. Proses ini terus dilatih selama 15 menit. Setelah sesi latihan selesai, instruktur meminta partisipan untuk mempraktikkan *mindful breathing* tanpa arahan atau instruksi dari instruktur.

Induksi emosi. Emosi marah dalam penelitian ini diinduksi dengan teknik autobiographical recall. Metode ini cukup sering digunakan dalam studi induksi emosi yang dilakukan dalam bidang psikologi sosial (misalnya, Bodenhausen, Sheppard, & Kramer, 1994; Lerner & Keltner, 2001). Partisipan diberi waktu selama 10 menit untuk membayangkan lalu menuliskan pengalaman emosional marah yang sangat intens di masa lalunya. Seorang instruktur mengarahkan partisipan untuk mengingat kembali pengalaman emosional tersebut dengan sejelas-jelasnya dan secara emosional merasakan kembali pengalaman tersebut.

Pengukuran emosi marah (*time 1*). Setelah induksi emosi marah dilakukan kepada partisipan, peneliti meminta partisipan untuk mengisi skala state anger. Skala yang diadaptasi dari STAXI-2 (State-Trait Anger Expression-2; Spielberger &

Sydeman, 1994) ini terdiri dari 15 item yang mengukur pengalaman dan ekspresi emosi marah yang sedang dirasakan saat ini. Pengukuran ini menggunakan skala tipe Likert, di mana setiap item memiliki rentang pilihan respon dari 1 (sangat tidak sesuai) hingga 5 (sangat sesuai).

Praktik *mindful breathing*. Segera setelah pengukuran emosi marah selesai dilakukan, partisipan diminta untuk mempraktikkan *mindful breathing* yang telah mereka pelajari sebelumnya. Partisipan diberi waktu selama tiga menit untuk menjalankan terapi *mindful breathing*.

Pengukuran emosi marah (*time 2*). Setelah partisipan melakukan menjalankan terapi *mindful breathing*, pengukuran emosi marah kembali dilakukan. Instrumen pengukuran yang digunakan sama dengan instrumen yang digunakan pada pengukuran *time 1*.

Analisis data

Metode analisis data dilakukan secara kuantitatif. Analisis dilakukan dengan membandingkan skor emosi marah yang diisi sebelum praktik *mindfulness* (*time 1*) dengan skor emosi marah yang diisi setelahnya (*time 2*). Perbandingan ini kemudian dianalisis dengan metode statistik *paired sample t-test*. Pelatihan *mindfulness* dalam penelitian ini dapat dikatakan efektif apabila terdapat perbedaan yang signifikan secara statistik antara *time 1* dan *time 2*.

ANALISI DAN HASIL

Sebelum analisis data, dilakukan uji reliabilitas terhadap alat ukur yang digunakan. Melalui metode internal *consistency*, ditemukan bahwa reliabilitas State Anger Scale yang digunakan saat pretest memiliki reliabilitas yang baik ($\alpha=,745$). Begitu juga dengan reliabilitas alat ukur saat posttest ($\alpha=0,935$).

Hasil pengukuran pada pretest menunjukkan bahwa partisipan merasakan pengalaman emosi marah yang cukup tinggi setelah diinduksi ($M=45,05$, $SD=7,26$). Pengalaman emosi marah ini kemudian menurun setelah partisipan diminta untuk mempraktikkan *mindful breathing* ($M=28,91$, $SD=9,451$). Analisis uji-t *paired sample* menunjukkan bahwa penurunan ini signifikan secara statistik ($t(21)=8,763$, $p<0,01$). Hasil ini menunjukkan bahwa *mindful breathing* dapat menurunkan pengalaman emosi marah secara efektif.

DISKUSI

Penelitian ini bertujuan untuk melihat apakah pelatihan *mindfulness* sederhana berupa *mindful breathing* cukup efektif untuk dapat menurunkan pengalaman dan ekspresi marah pada pengendara sepeda motor berusia remaja. Hasil analisis data menunjukkan bahwa terdapat penurunan skor yang signifikan pada skala state anger antara sebelum diberikan intervensi dan sesudah diberikan intervensi. Temuan ini menunjukkan bahwa terapi *mindfulness* yang sederhana dan singkat cukup efektif dalam menurunkan pengalaman marah pengendara yang diinduksi melalui *autobiographical recall*.

Sejauh ini, terdapat sejumlah temuan yang menunjukkan bahwa *mindfulness* merupakan sebuah intervensi yang efektif dalam berbagai kondisi dan bagi berbagai jenis individu. Shapiro, Schwartz, dan Bonner (1998) menyatakan bahwa *mindfulness* berhasil meningkatkan well-being karena dapat memunculkan relaksasi, meningkatkan regulasi diri, dan mengubah kognisi individu agar dapat melihat

tekanan sebagai sebuah tantangan, bukan ancaman. Kabat-Zinn, Lipworth, dan Bumey (1985) mengungkapkan bahwa *mindfulness* berhasil karena dapat meningkatkan relaksasi fisiologis dan perubahan kognitif yang cukup efektif. Williams, Kolar, Reger, & Pearson (2001) menambahkan bahwa *mindfulness* merupakan penanggulangan stres yang efektif karena berfokus pada aspek-aspek fisiologis dan kognitif-perilaku dan mengajarkan cara baru dalam memandang dan mengelola situasi yang dapat menyebabkan stres.

Dalam konteks perilaku mengemudi, *mindfulness* dapat mengurangi pengalaman marah ketika mengemudi melalui relaksasi. Lawton, Parker, Manstead, and Stradling (1997) menjelaskan bahwa intervensi *mindfulness* membantu pengemudi mengelola stres dan meningkatkan ketenangan, serta mengurangi ekspresi marah, terutama pada pengemudi laki-laki muda. Kabat-Zinn, dkk., (1985) menambahkan bahwa terapi *mindfulness* yang berfokus pada pernafasan dapat memiliki efek yang menenangkan.

Alasan lainnya mengapa *mindfulness* dapat secara efektif mengurangi marah ketika mengemudi adalah bahwa *mindfulness* membuat individu mengambil perspektif baru yang berbeda dari apa yang dimiliki sebelumnya. Penelitian yang dilakukan oleh Pinto (2001) menemukan bahwa pengemudi yang pemarah mengalami distorsi kognitif yang lebih tinggi daripada pengemudi yang tidak pemarah. Mizell (1997) menjelaskan bahwa salah satu cara mengurangi agresi ketika mengemudi adalah dengan mengajarkan pengemudi bagaimana cara membedakan antara hal-hal yang bisa dan tidak bisa dikontrol ketika mengemudi. Astin (1997) menemukan bahwa *mindfulness* memengaruhi persepsi terhadap kontrol. Dalam konteks mengemudi, pengaruh ini membuat pengemudi dapat secara sadar memahami situasi apa yang dapat ia kontrol dan mana yang tidak, sehingga ia dapat menunjukkan perilaku yang sesuai dengan pemahaman tersebut.

Mindfulness juga dapat menurunkan marah dan agresi ketika mengemudi karena dapat meningkatkan regulasi atensi dan keterampilan dalam berkonsentrasi. Sejumlah peneliti berpendapat bahwa kemampuan untuk menjaga konsentrasi ketika mengemudi dapat memiliki dampak yang positif. Deffenbacher dkk., (2000) menemukan bahwa pengemudi yang memiliki sifat pemarah menunjukkan berkurangnya konsentrasi yang lebih tinggi daripada pengemudi yang tidak pemarah, dan berkurangnya konsentrasi ini berkorelasi dengan tingkat kecelakaan dan nyaris kecelakaan. Hanh (2001) menambahkan bahwa jika *mindfulness* muncul dan seseorang dapat mempertahankannya, maka konsentrasi juga akan terus bertahan.

DAFTAR PUSTAKA

- Afandi, N. A. (2007). *Pelatihan Meditasi Mindfulness Terhadap Penurunan Tingkat Kecemasan Survivor Gempa Bumi Bantul* (Doctoral dissertation, Tesis. Fakultas Psikologi. Pascasarjana Universitas Gadjah Mada Yogyakarta).
- Arnett, J. J., Offer, D., & Fine, M. A. (1997). Reckless driving in adolescence: 'State' and 'trait' factors. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 57–63.
- Astin, J.A. (1997). Stress reduction through *mindfulness* meditation. *Psychotherapy and Psychosomatics*, 66, 97-106.
- Bachoo, S., Bhagwanjee, A., & Govender, K. (2013). The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa. *Accident Analysis and Prevention*, 55 : 67-76.
- Brown, K. W., & Ryan, R. M. (2004). Perils and promise in defining and measuring mindfulness: Observations from experience. *Clinical Psychology: Science and Practice*, 11(3), 242-248.
- Deffenbacher, J. L., Huff, M. E., Lynch, R.S., Oetting, E. R., & Salvatore, N. F. (2001). Characteristics and treatment of high-anger drivers. *Journal of Counseling Psychology*. 47:5–17.
- Diebolt, J. 2003. *Mindfulness in the Machine: A Mindfulness-Based Cognitive Therapy for the Reduction of Driving Anger*. Thesis for Doctor of Philosophy. Hofstra University.
- Germer, C. K. (2009). *The mindful path to self-compassion: Freeing yourself from destructive thoughts and emotions*. Guilford Press.
- Hanh, T. N. (2001). *Anger: Wisdom for cooling the flames*. New York, NY: Riverhead Books.
- Harris, R. (2009). Mindfulness without meditation. *Healthcare Counselling and Psychotherapy Journal*, 9(4), 21-24.
- Kabat-Zinn, J. (2004). Bringing mindfulness to medicine: an interview with Jon Kabat-Zinn, PhD. Interview by Karolyn Gazella. *Advances in mind-body medicine*, 21(2), 22-27.
- Kabat-Zinn, J., Lipworth, L. & Bumey, R. (1985). The clinical use of *mindfulness* meditation for the self-regulation of chronic pain. *Journal of Behavioral Medicine*, 8, 163-190.
- Korlantas Polri. 2015. Data Jumlah Kecelakaan. (Online). <http://korlantas-irsms.info/graph/accidentData>.
- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A.S. & Stradling, S.G. (1997). The role of affect in predicting social behaviors: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27, 1258-1276.
- Mace, C. (2008). Mindfulness and the future of psychotherapy. *European Psychotherapy*, 8(1), 123-139.
- Mizell, L., Joint, M., & Connell, D. (1997). Aggressive Driving: Three Studies.
- Nesbit, S., S. Conger, J., C. & Conger, A., J. 2007. A quantitative review of the relationship between anger and aggressive driving. *Aggression and Violent Behaviour*. 12 : 156-176.
- Pinto, D. (2001). *Driving anger, articulated cognitive distortions, cognitive deficiencies, and aggression*. Disertasi Doktoral, Hofstra University, New York.
- Rimm, D.C., DeGroot, J.C., Boord, P., Heiman, J. & Dillow, P.V. (1971). Systematic desensitization of an anger response. *Behavior Research and Therapy*, 9, 273-

280.

- Shapiro, S.L., Schwartz, G.E. & Bonner, G. (1998). Effects of *mindfulness*-based stress reduction in medical and premedical students. *Journal of Behavioral Medicine*, 21, 581-599.
- Williams, K A , Kolar, M.M., Reger, B.E., Pearson, J.C. (2001). *Evaluation of a wellness-based mindfulness stress reduction intervention: A controlled trial*. *American Journal of Health Promotion*, 15, 122-132.
- World Health Organization, (2013). *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. World Health Organization, Geneva.