

Pengaruh *Cognitive Reflection* Terhadap *Aggressive Driving* Pada Pengemudi *Passenger Car*

The Effect of Cognitive Reflection on Aggressive Driving among Passenger Car Drivers

Cotgarlion Flyrendefricelvo Windyorid*

Program Studi Psikologi, Fakultas Psikologi, Universitas Negeri Surabaya

Email: cotgarlion.22114@mhs.unesa.ac.id

Rizky Putra Santosa

Program Studi Psikologi, Fakultas Psikologi, Universitas Negeri Surabaya

Email: rizkysantosa@unesa.ac.id

Abstrak

Tingginya kepemilikan kendaraan roda empat di Indonesia berkontribusi terhadap meningkatnya kepadatan lalu lintas dan risiko kecelakaan, yang sebagian besar disebabkan oleh faktor manusia, khususnya perilaku *aggressive driving*. Salah satu faktor psikologis yang secara teoretis berpotensi memengaruhi perilaku tersebut adalah *cognitive reflection*, yaitu kemampuan individu menahan respons intuitif dan melibatkan pemikiran reflektif sebelum bertindak. Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh *cognitive reflection* terhadap *aggressive driving* pada pengemudi *passenger car* di Indonesia. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain regresi linear. Data dikumpulkan melalui kuesioner daring kepada 80 pengemudi *passenger car* yang memenuhi kriteria inklusi, dengan pengukuran *cognitive reflection* menggunakan Verbal Cognitive Reflection Test (CRT-V) dan *aggressive driving* menggunakan Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS). Analisis data dilakukan menggunakan regresi linear dengan mengontrol variabel usia dan jenis kelamin. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *cognitive reflection* tidak berpengaruh signifikan terhadap *aggressive driving* ($p > 0,05$), demikian pula variabel usia, sementara jenis kelamin menunjukkan kecenderungan pengaruh namun belum mencapai taraf signifikansi statistik. Nilai koefisien determinasi yang rendah mengindikasikan bahwa model hanya menjelaskan sebagian kecil variasi *aggressive driving*. Simpulan penelitian ini menunjukkan bahwa *aggressive driving* tidak dapat dijelaskan secara langsung oleh kemampuan refleksi kognitif, melainkan dipengaruhi oleh faktor lain yang bersifat emosional, situasional, dan sosial, sehingga diperlukan pendekatan yang lebih komprehensif dalam upaya pencegahan perilaku berkendara agresif.

Kata kunci : *Cognitive reflection; Aggressive driving; Pengemudi passenger car*

Abstract

The high level of passenger car ownership in Indonesia contributes to increasing traffic density and accident risk, with human factors identified as the dominant cause, particularly aggressive driving behavior. One psychological factor that is theoretically assumed to influence such behavior is *cognitive reflection*, defined as the ability to inhibit intuitive responses and engage in reflective thinking before acting. This study aimed to examine the effect of *cognitive reflection* on *aggressive driving* among passenger car drivers in Indonesia. The study employed a quantitative approach using a linear regression design. Data were collected through an online questionnaire from 80 passenger car drivers who met the inclusion criteria. *Cognitive reflection* was measured using the Verbal

Cognitive Reflection Test (CRT-V), while aggressive driving was assessed using the Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS). Data analysis was conducted using linear regression while controlling for age and gender. The results showed that cognitive reflection did not have a significant effect on aggressive driving ($p > 0.05$). Age also did not show a significant effect, while gender demonstrated a tendency toward influence that did not reach statistical significance. The low coefficient of determination indicates that the regression model explained only a small proportion of variance in aggressive driving behavior. In conclusion, aggressive driving cannot be explained solely by cognitive reflection, but appears to be influenced by emotional, situational, and social factors.

Keywords : Cognitive reflection; Aggressive driving; Passenger car drivers

Article History	*corresponding author
Submitted : 20-01-2026 Final Revised : 21-01-2026 Accepted : 21-01-2026	This is an open access article under the CC-BY-SA license Copyright © 2022 by Author, Published by Universitas Negeri Surabaya

Jumlah kendaraan roda empat di Indonesia terus menunjukkan angka yang tinggi. Data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) mencatat total retail sales *Passenger Car* yang mencakup sedan, minibus, SUV, dan LCGC sebesar 637.100 unit pada tahun 2025 (Gaikindo, 2025). Tingginya kepemilikan mobil pribadi ini mencerminkan ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan roda empat dan berdampak pada meningkatnya kepadatan serta kompleksitas lalu lintas, yang berpotensi memperbesar risiko kecelakaan lalu lintas.

Sejalan dengan kondisi tersebut, data Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Polri menunjukkan pada tahun 2025 terjadi 153.861 kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia, dengan 94,61% disebabkan oleh faktor manusia. Berdasarkan jenis kendaraan, *Passenger Car* terlibat dalam 9,33% dari total kecelakaan (Pusiknas, 2025). Dominasi faktor manusia ini menegaskan bahwa permasalahan keselamatan lalu lintas tidak hanya berkaitan dengan aspek teknis kendaraan atau infrastruktur, tetapi juga sangat dipengaruhi oleh perilaku pengemudi di jalan raya.

Dalam kondisi lalu lintas yang padat dan tidak menentu, pengemudi kerap dihadapkan pada situasi pemicu stres, seperti kendaraan di depan yang melaju lambat atau keterlambatan bergerak saat lampu lalu lintas hijau. Situasi tersebut dapat memicu berbagai perilaku berisiko yang dikenal sebagai *aggressive driving*. *Aggressive driving* mengacu pada perilaku mengemudi yang bersifat ofensif atau mengancam keselamatan pengguna jalan lain, seperti membunyikan klakson secara berlebihan, menyalip secara berbahaya, mengejar kendaraan lain, hingga mengumpat atau menunjukkan gestur bermusuhan (Wickens et al., 2011). Perilaku ini merupakan hasil interaksi antara faktor emosional, seperti kemarahan dan frustrasi, faktor kognitif, seperti bias persepsi terhadap pengemudi lain, serta faktor situasional, seperti kemacetan dan tekanan waktu (Roidl et al., 2013; Philippe et al., 2009).

Aggressive driving terbukti meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas dan konflik antar pengguna jalan (Tasca, 2000). Meskipun dalam kondisi tertentu beberapa tindakan, seperti membunyikan klakson, dapat bersifat defensif sebagai peringatan bahaya, secara umum *aggressive driving* lebih banyak menimbulkan risiko keselamatan, terutama ketika dilakukan secara impulsif dan didorong oleh emosi negatif. Menariknya, tidak semua pengemudi merespons situasi yang menjengkelkan dengan perilaku agresif. Sebagian pengemudi mampu

menahan diri dan memilih respons yang lebih aman meskipun tetap merasakan emosi negatif seperti marah atau frustrasi (Dula et al., 2002; Jafarpour & Rahimi-Movaghar, 2014).

Perbedaan respons tersebut menunjukkan pentingnya peran kemampuan kognitif dalam mengelola dorongan emosional saat berkendara. Salah satu kemampuan yang relevan adalah *cognitive reflection*, yaitu kemampuan individu untuk menahan respons intuitif yang keliru dan melibatkan proses berpikir analitis sebelum mengambil keputusan (Frederick, 2005). Individu dengan tingkat *cognitive reflection* yang tinggi cenderung memeriksa kembali respons awal yang muncul secara otomatis serta menimbangkannya dengan pertimbangan rasional yang lebih matang, sehingga mencerminkan kapasitas dalam mengendalikan impulsivitas melalui mekanisme kontrol kognitif (Toplak et al., 2011).

Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa gaya berpikir reflektif berperan dalam meningkatkan kualitas pengambilan keputusan yang lebih rasional dan kritis (Taswin & Yudiana, 2018; Wagimin et al., 2015). Meskipun sebagian penelitian tersebut dilakukan di luar konteks mengemudi, temuan-temuan tersebut mengindikasikan bahwa *cognitive reflection* dapat membantu individu mengendalikan impuls, menilai risiko, serta mempertimbangkan konsekuensi tindakan secara lebih matang. Dalam konteks berkendara, kemampuan ini berpotensi menekan kecenderungan *aggressive driving* ketika pengemudi dihadapkan pada situasi yang memicu emosi negatif.

Namun demikian, kajian yang secara spesifik mengaitkan *cognitive reflection* dengan *aggressive driving* masih relatif terbatas, khususnya dalam konteks budaya dan karakteristik pengemudi di Indonesia. Sebagian besar penelitian lebih menekankan faktor emosional dan situasional sebagai penyebab utama perilaku agresif di jalan raya, tanpa mempertimbangkan peran kemampuan berpikir reflektif sebagai mekanisme pengendali internal. Kesenjangan ini menunjukkan perlunya penelitian yang mengkaji *cognitive reflection* sebagai variabel psikologis yang berpotensi memengaruhi intensitas dan frekuensi *aggressive driving*.

Oleh karena itu, penelitian ini penting secara empiris karena *aggressive driving* berkaitan langsung dengan peningkatan risiko kecelakaan serta kerugian fisik, psikologis, dan material. Secara teoretis, penelitian ini diharapkan dapat memperkaya pemahaman mengenai interaksi antara proses kognitif, regulasi emosi, dan perilaku berisiko dalam konteks mengemudi. Dengan demikian, hasil penelitian diharapkan dapat menjadi dasar bagi pengembangan intervensi psikologis yang berfokus pada peningkatan kemampuan berpikir reflektif guna mendukung keselamatan dan etika berkendara di Indonesia.

Metode

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan pendekatan regresi linear. Pendekatan ini dipilih karena penelitian bertujuan untuk mengetahui sejauh mana pengaruh antara variabel *cognitive reflection* sebagai variabel independen terhadap *aggressive driving* sebagai variabel dependen melalui analisis statistik yang bersifat numerik dan objektif (Sugiyono, 2023).

Desain penelitian regresi linear memungkinkan peneliti untuk mengidentifikasi arah dan kekuatan hubungan antara kedua variabel tersebut melalui analisis statistik, tanpa melakukan manipulasi atau kontrol terhadap variabel yang diteliti. Pendekatan ini digunakan untuk menguji hubungan empiris yang terjadi secara alami dalam populasi penelitian, sehingga sesuai untuk penelitian yang berfokus pada pengungkapan hubungan sebab-akibat secara statistik berdasarkan data observasional. Dengan demikian, penelitian ini berfokus pada pengungkapan hubungan empiris yang terjadi secara alami pada pengemudi *passenger car*.

Data penelitian dikumpulkan melalui penyebaran kuesioner daring yang berisi instrumen pengukuran *cognitive reflection* dan *aggressive driving*. Penggunaan kuesioner dalam penelitian kuantitatif bertujuan untuk memperoleh data yang terstruktur dan terstandar sehingga dapat dianalisis secara statistik inferensial (Sugiyono, 2023). Selanjutnya, data yang

diperoleh dianalisis menggunakan teknik statistik inferensial regresi linear untuk menguji hipotesis mengenai pengaruh *cognitive reflection* terhadap *aggressive driving*.

Sampel / Populasi

Populasi dalam penelitian ini merujuk pada keseluruhan subjek yang menjadi dasar generalisasi hasil penelitian, yaitu individu yang memiliki karakteristik tertentu sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan peneliti (Jannah, 2018). Populasi penelitian ditetapkan sebagai seluruh pengemudi kendaraan roda empat jenis *passenger car* di Indonesia. Pemilihan populasi ini didasarkan pada pertimbangan bahwa pengemudi *passenger car* merupakan kelompok pengguna jalan yang relatif sering terlibat dalam dinamika lalu lintas yang berpotensi memunculkan perilaku *aggressive driving*. Populasi tersebut mencakup individu yang memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM A) yang masih berlaku dan secara aktif mengemudikan kendaraan pribadi dalam aktivitas sehari-hari.

Sampel penelitian merupakan bagian dari populasi yang dipilih untuk mewakili karakteristik populasi secara memadai (Jannah, 2018). Penentuan jumlah sampel dilakukan melalui analisis power menggunakan perangkat lunak G*Power dengan model Linear Multiple Regression: Fixed Model, Single Regression Coefficient. Analisis ini digunakan karena penelitian bertujuan untuk menguji pengaruh *cognitive reflection* terhadap *aggressive driving* dengan mengontrol variabel jenis kelamin sebagai covariate. Berdasarkan asumsi ukuran efek sebesar $f^2 = 0,163$ yang diestimasi dari median temuan penelitian sebelumnya, dengan jumlah prediktor sebanyak dua variabel, tingkat signifikansi (α) sebesar 0,05, dan statistical power sebesar 0,95, diperoleh kebutuhan minimal sampel sebanyak 68 responden (G*Power, 2025). Jumlah tersebut menunjukkan bahwa penelitian memiliki probabilitas sebesar 95% untuk mendeteksi pengaruh signifikan *cognitive reflection* terhadap *aggressive driving* apabila pengaruh tersebut memang ada.

Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah non-probability sampling dengan metode purposive sampling, yaitu pemilihan responden berdasarkan kriteria tertentu yang relevan dengan tujuan penelitian (Sugiyono, 2023). Kriteria inklusi meliputi responden yang berusia minimal 17 tahun, memiliki SIM A yang masih berlaku, serta secara aktif mengemudikan kendaraan *passenger car* dalam kehidupan sehari-hari. Adapun kriteria eksklusi mencakup responden dengan riwayat gangguan psikologis berat atau kondisi kesehatan yang dapat memengaruhi kemampuan berkendara, serta pengemudi yang berada dalam kondisi mabuk atau mengonsumsi obat-obatan yang berpotensi menurunkan konsentrasi pada saat pengumpulan data.

Berdasarkan proses pengambilan data, penelitian ini berhasil memperoleh sebanyak 80 responden yang memenuhi kriteria inklusi dan melampaui jumlah minimal sampel yang dipersyaratkan. Karakteristik demografis responden meliputi jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan terakhir, dan status pekerjaan. Distribusi karakteristik responden menunjukkan bahwa sebagian besar responden berjenis kelamin perempuan (65,6%), berada pada rentang usia 18–23 tahun, memiliki latar belakang pendidikan sarjana atau diploma, serta berstatus sebagai pelajar atau mahasiswa. Rincian distribusi karakteristik responden disajikan pada Tabel 1.

Table 1. Distribusi Karakteristik Responden

Karakteristik	Kategori	Frekuensi	Persentase
Jenis Kelamin	Laki-laki	31	34,4%
	Perempuan	59	65,6%
Usia	18	2	2,2%
	19	27	30%
	20	12	13,3%
	21	24	26,6%
	22	20	22,2%
	23	3	3,3%
	34	1	1,1%
	35	1	1,1%
Pendidikan Terakhir	SMA/Sederajat	1	1,1%
	Sarjana/Diploma	88	97,8%
	Pascasarjana	1	1,1%
Status Pekerjaan	Karyawan Swasta	1	1,1%
	Pelajar/Mahasiswa	88	97,8%
	PNS	1	1,1%

Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan menggunakan kuesioner daring yang disusun melalui aplikasi Google Forms. Kuesioner terdiri atas empat bagian utama, yaitu: (1) data demografi responden yang meliputi usia, jenis kelamin, dan kepemilikan SIM A; (2) lembar persetujuan partisipan (*informed consent*) yang berisi penjelasan tujuan penelitian, jaminan kerahasiaan data, dan kesediaan responden untuk berpartisipasi secara sukarela; (3) pengukuran *cognitive reflection*; dan (4) pengukuran *aggressive driving*.

Cognitive reflection diukur menggunakan *Verbal Cognitive Reflection Test* (CRT-V) yang dikembangkan oleh Sirota et al. (2020). CRT-V merupakan alat ukur unidimensi berbasis pilihan ganda yang dirancang untuk menilai kemampuan individu menahan respons intuitif yang keliru dan beralih ke pemikiran reflektif tanpa bergantung pada kemampuan numerik. Instrumen ini telah diterjemahkan dan diadaptasi ke dalam bahasa Indonesia oleh Muflihatul Hidayah dan Rizky Putra Santosa (2025) dengan menjaga kesetaraan makna dan kesesuaian budaya. Skor diberikan berdasarkan jumlah jawaban benar pada setiap item.

Perilaku *aggressive driving* diukur menggunakan adaptasi *Aggressive Driving Behavior Scale* (ADBS) yang dikembangkan oleh Houston et al. (2003) dan diadaptasi oleh Husna (2024). Instrumen ini terdiri dari 10 item yang terbagi dalam dua dimensi, yaitu conflict behavior dan speeding. Setiap item disajikan dalam bentuk pernyataan favorable dan unfavorable (Kusumastuti et al., 2020) serta diukur menggunakan skala Likert frekuentif empat poin, yaitu (1) Tidak Pernah, (2) Jarang, (3) Sering, dan (4) Selalu. Skor yang lebih tinggi menunjukkan tingkat kecenderungan *aggressive driving* yang lebih tinggi.

Pengukuran *aggressive driving* menggunakan pendekatan self-report karena perilaku agresi berkendara bersifat subjektif dan tidak selalu tampak secara langsung dalam satu konteks observasi. Pendekatan ini memungkinkan pengukuran frekuensi dan kecenderungan perilaku agresif berdasarkan pengalaman aktual pengemudi secara lebih efisien dan representatif.

Analisis Data

Data dianalisis menggunakan program JAMOVİ versi 2.7.15 melalui beberapa tahapan, meliputi analisis deskriptif, pengujian hipotesis, dan uji asumsi regresi. Analisis deskriptif digunakan untuk menggambarkan karakteristik data pada variabel *cognitive reflection* dan *aggressive driving* melalui nilai mean, standar deviasi, skewness, dan kurtosis.

Pengujian hipotesis dilakukan menggunakan analisis regresi linear untuk menguji pengaruh *cognitive reflection* terhadap *aggressive driving* dengan mengontrol variabel jenis kelamin. Signifikansi pengaruh parsial diuji melalui uji t, kelayakan model melalui uji F, serta besarnya kontribusi variabel bebas terhadap variabel terikat ditentukan berdasarkan nilai koefisien determinasi (R^2). Keputusan pengujian hipotesis didasarkan pada nilai signifikansi ($\alpha = 0,05$).

Uji asumsi regresi meliputi uji normalitas residual menggunakan uji Shapiro–Wilk, uji linearitas hubungan antar variabel, serta deteksi outlier berdasarkan nilai standardized residual ($z\text{-score} \pm 3$).

Hasil

Analisis diawali dengan analisis deskriptif untuk menggambarkan karakteristik data penelitian, dilanjutkan dengan pengujian hipotesis guna menguji pengaruh *cognitive reflection* terhadap *aggressive driving*, dan diakhiri dengan uji asumsi regresi untuk memastikan kelayakan serta validitas model analisis yang digunakan.

Tabel 2. Hasil Uji Analisis Deskriptif

Variabel	Mean	Std. Deviation	Skewness	Kurtosis
<i>Cognitive Reflection</i>	8.22	2.69	-0.51	-0.588
<i>Aggressive Diving</i>	22.9	4.42	0.128	-0.268

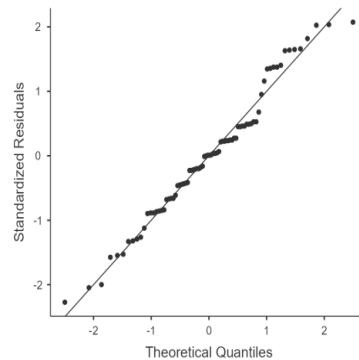
Hasil analisis deskriptif menunjukkan bahwa *cognitive reflection* memiliki nilai rata-rata sebesar 8,22 ($SD = 2,69$) yang berada pada kategori sedang, dengan distribusi data sedikit miring ke kiri ($skewness = -0,51$) dan cenderung mendatar ($kurtosis = -0,588$), sedangkan *aggressive driving* memiliki nilai rata-rata sebesar 22,9 ($SD = 4,42$) yang juga berada pada kategori sedang, dengan variasi data yang relatif lebih beragam, distribusi relatif simetris ($skewness = 0,128$), dan cenderung mendatar ($kurtosis = -0,268$); secara umum, kedua variabel menunjukkan distribusi data yang relatif normal dan tidak mengalami penyimpangan ekstrem, sehingga layak untuk dianalisis lebih lanjut menggunakan regresi linear.

Tabel 3. Hasil Uji Regresi Linear

Variabel	B	SE	t	Sig.
<i>Cognitive Reflection</i>	-0.0715	0.193	-0.371	0.712
Usia	0.3091	0.203	1.524	0.132
Gender	1.8421	1.049	1.756	0.083

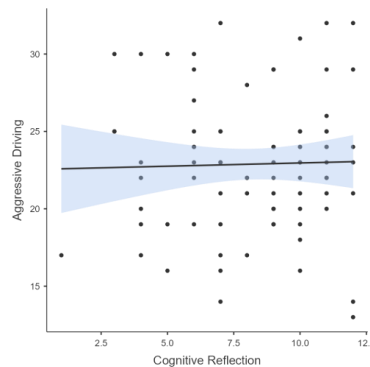
$R = 0,249$; $R^2 = 0,062$; $N = 80$; Sig. $p > 0,05$

Hasil analisis regresi menunjukkan bahwa *cognitive reflection* tidak berpengaruh signifikan terhadap *aggressive driving* ($p > 0,05$), sehingga hipotesis penelitian tidak didukung. Variabel usia juga tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan, sementara jenis kelamin menunjukkan kecenderungan pengaruh namun belum mencapai taraf signifikansi statistik. Nilai koefisien determinasi (R^2) yang rendah menunjukkan bahwa model regresi hanya menjelaskan sebagian kecil variasi *aggressive driving*, sehingga perilaku tersebut tidak dapat dijelaskan secara memadai oleh *cognitive reflection* maupun karakteristik demografis yang diuji dalam penelitian ini.



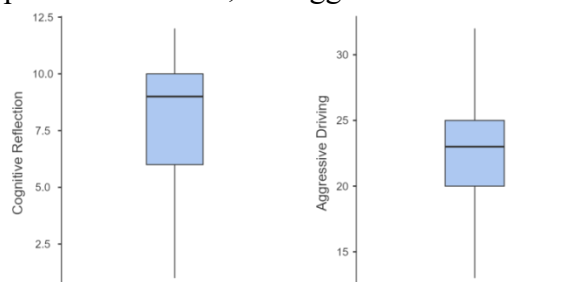
Gambar 1. Q-Q Plot Residuals

Berdasarkan Q-Q Plot residual, titik-titik data menyebar di sekitar garis diagonal, sehingga dapat disimpulkan bahwa residual berdistribusi normal dan asumsi normalitas pada model regresi telah terpenuhi.



Gambar 2. Scatter Plot

Berdasarkan scatter plot antara *Cognitive Reflection* dan *Aggressive Driving*, terlihat bahwa titik data menyebar secara acak dengan garis regresi yang relatif datar. Hal ini menunjukkan bahwa hubungan linear antara kedua variabel bersifat lemah. Selain itu, tidak ditemukan pola tertentu pada sebaran data, sehingga asumsi linearitas dapat dikatakan terpenuhi.



Gambar 3. Outlier Variabel X dan Y

Dari 90 data awal, sebanyak 10 data diidentifikasi sebagai data ekstrem dan dikeluarkan dari analisis. Setelah proses pembersihan data, boxplot menunjukkan tidak adanya outlier baik pada variabel *Cognitive Reflection* maupun *Aggressive Driving*, sehingga jumlah data yang dianalisis berjumlah 80 responden.

Pembahasan

Hasil analisis menunjukkan bahwa *cognitive reflection* tidak berpengaruh secara signifikan terhadap *aggressive driving* pada pengemudi *passenger car* di Indonesia, meskipun telah dikontrol oleh variabel usia dan jenis kelamin. Temuan ini mengindikasikan bahwa kemampuan individu dalam melakukan refleksi kognitif tidak secara langsung berkaitan dengan kecenderungan perilaku agresif saat berkendara. Meskipun secara deskriptif responden menunjukkan tingkat *cognitive reflection* dan *aggressive driving* yang berada pada kategori sedang dengan distribusi data yang relatif normal, kemampuan berpikir reflektif tampaknya tidak menjadi faktor penentu utama dalam menjelaskan variasi perilaku berkendara agresif.

Ketidaksignifikanan hubungan tersebut dapat dipahami melalui perspektif dual-process theory yang menyatakan bahwa perilaku manusia dipengaruhi oleh dua sistem pemrosesan informasi, yaitu sistem intuitif yang cepat dan otomatis serta sistem reflektif yang bersifat lambat dan deliberatif (Kahneman, 2011). Dalam konteks berkendara, pengemudi sering dihadapkan pada situasi yang menuntut respons cepat, seperti kemacetan, tekanan waktu, atau interaksi dengan pengendara lain, sehingga sistem intuitif lebih dominan dibandingkan sistem reflektif. Kondisi ini menyebabkan kemampuan refleksi kognitif tidak selalu teraktivasi secara optimal dalam pengambilan keputusan di jalan raya.

Lebih lanjut, analisis juga menunjukkan bahwa kemampuan *cognitive reflection* relatif seragam di antara pengemudi laki-laki dan perempuan, sehingga perbedaan jenis kelamin tidak tampak sebagai faktor pembeda yang signifikan dalam kemampuan berpikir reflektif. Demikian pula, kecenderungan *aggressive driving* tidak menunjukkan perbedaan yang bermakna berdasarkan jenis kelamin. Temuan ini mengindikasikan bahwa perilaku berkendara agresif tidak semata-mata ditentukan oleh karakteristik demografis dasar, melainkan oleh faktor lain yang bersifat lintas kelompok.

Hasil penelitian ini memperkuat pandangan bahwa *aggressive driving* merupakan perilaku yang bersifat multidimensional. Sejumlah penelitian menunjukkan bahwa faktor emosional, khususnya kemarahan saat berkendara (*driving anger*), memiliki peran yang lebih kuat dalam memicu respons agresif di jalan raya (Deffenbacher et al., 2003). Kondisi frustrasi yang dialami pengemudi akibat hambatan lalu lintas dapat memicu agresi sebagai bentuk pelampiasan emosi, sebagaimana dijelaskan dalam *frustration-aggression theory* (Dollard et al., 1939).

Selain faktor emosional, aspek kepribadian seperti kontrol diri dan impulsivitas juga berkontribusi terhadap munculnya *aggressive driving*. Individu dengan tingkat kontrol diri yang rendah cenderung lebih sulit menahan dorongan emosional yang muncul secara spontan dalam situasi berkendara yang menekan (Gottfredson & Hirschi, 1990). Dalam konteks ini, kemampuan refleksi kognitif belum tentu mampu mengimbangi impuls emosional yang bersifat cepat dan otomatis. Di samping itu, lingkungan sosial dan budaya berkendara turut berperan melalui proses pembelajaran sosial, di mana perilaku agresif dapat terbentuk melalui observasi dan peniruan terhadap perilaku pengendara lain di lingkungan sekitarnya (Bandura, 1977).

Secara keseluruhan, temuan penelitian ini menunjukkan bahwa *aggressive driving* pada pengemudi *passenger car* di Indonesia tidak dapat dijelaskan secara tunggal melalui faktor *cognitive reflection*. Ketidaksignifikanan pengaruh variabel kognitif reflektif serta tidak ditemukannya perbedaan berbasis jenis kelamin menegaskan bahwa perilaku berkendara agresif lebih dipengaruhi oleh interaksi kompleks antara faktor emosional, kepribadian, situasional, dan sosial. Oleh karena itu, upaya untuk menekan *aggressive driving* perlu diarahkan pada pendekatan yang lebih komprehensif, tidak hanya berfokus pada aspek kognitif individual, tetapi juga pada pengelolaan emosi, peningkatan kontrol diri, serta pembentukan budaya berlalu lintas yang adaptif.

Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh *cognitive reflection* terhadap *aggressive driving* pada pengemudi *passenger car* di Indonesia. Berdasarkan hasil analisis data, dapat disimpulkan bahwa *cognitive reflection* tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *aggressive driving*. Temuan ini menunjukkan bahwa kemampuan berpikir reflektif individu dalam menahan respons intuitif dan melakukan penalaran analitis tidak secara langsung menentukan kecenderungan munculnya perilaku agresif saat berkendara. Dengan demikian, permasalahan *aggressive driving* tidak dapat dijelaskan secara memadai hanya melalui faktor refleksi kognitif, melainkan dipengaruhi oleh kombinasi faktor psikologis lain serta konteks situasional berkendara.

Saran

Berdasarkan hasil dan implikasi penelitian, beberapa saran dapat diajukan. Pengemudi disarankan untuk meningkatkan kesadaran diri terhadap kondisi emosi saat berkendara serta mengembangkan strategi pengendalian emosi guna meminimalkan respons agresif di jalan. Kesadaran terhadap pemicu emosi negatif, seperti kemacetan atau perilaku pengguna jalan lain, diharapkan dapat membantu pengemudi mengambil keputusan yang lebih adaptif sehingga keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya tetap terjaga.

Sejalan dengan implikasi tersebut, lembaga pelatihan mengemudi diharapkan dapat mengintegrasikan materi manajemen emosi, kontrol impuls, serta pengambilan keputusan adaptif ke dalam kurikulum pelatihan berkendara. Penguatan aspek psikologis ini menjadi penting mengingat keterampilan teknis berkendara saja belum cukup untuk mencegah munculnya perilaku agresif dalam situasi lalu lintas yang menekan.

Lebih lanjut, temuan penelitian ini juga memiliki implikasi pada level struktural, sehingga aparat dan pembuat kebijakan disarankan untuk merancang program keselamatan lalu lintas yang tidak semata-mata menekankan aspek regulasi dan sanksi, tetapi juga mengedepankan pendekatan psikologis dan edukatif. Pendekatan tersebut diharapkan mampu membentuk perilaku berkendara yang lebih aman dan bertanggung jawab secara berkelanjutan di masyarakat.

Berkaitan dengan keterbatasan penelitian ini, khususnya penggunaan pendekatan kuantitatif dan instrumen self-report, peneliti selanjutnya disarankan untuk mengkaji perilaku *aggressive driving* dengan melibatkan variabel emosional, situasional, dan sosial secara simultan, serta mempertimbangkan penggunaan *mixed methods*. Pendekatan tersebut diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai dinamika agresi berkendara dan faktor-faktor yang memengaruhinya.

Daftar Pustaka

- Bandura, A. (1977). *Social learning theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Swaim, R. C. (2003). The driving anger expression inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy*, 41(1), 135–152. [https://doi.org/10.1016/S0005-7967\(01\)00063-8](https://doi.org/10.1016/S0005-7967(01)00063-8)
- Dollard, J., Doob, L. W., Miller, N. E., Mowrer, O. H., & Sears, R. R. (1939). *Frustration and aggression*. New Haven, CT: Yale University Press.

- Dula, C. S., & Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consistent communication in research. *Journal of safety research*, 34(5), 559–566. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2003.03.004>
- Frederick, S. (2005). Cognitive reflection and decision making. *Journal of Economic Perspectives*, 19(4), 25–42. <https://doi.org/10.1257/089533005775196732>
- Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo). (2025). Data *retail sales kendaraan passenger car* 2025. <https://www.gaikindo.or.id>
- Gottfredson, M. R., & Hirschi, T. (1990). *A general theory of crime*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Houston, J. M., Harris, P. B., & Norman, M. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a Self-Report Measure of Unsafe Driving Practices. *North American Journal of Psychology*, 5(2): 269-278
- Husna, A. N. (2024). *Pengaruh self-control, sensation seeking, perceived stress, dan faktor demografi terhadap perilaku berkendara agresif pada pengendara ojek online*. Skripsi, Program Studi Psikologi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Jafarpour, S., & Rahimi-Movaghar, V. (2014). Determinants of risky driving behavior: A narrative review. *Medical Journal of the Islamic Republic of Iran*, 28, 142.
- Jannah, M. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif Untuk Psikologi*. Unesa University Press.
- Kahneman, D. (2011). *Thinking, fast and slow*. New York, NY: Farrar, Straus and Giroux.
- Philippe, F. L., Vallerand, R. J., Vallieres, E., Richer, I., & Bergeron, J. (2009). Passion for Driving and Aggressive Driving Behavior: A Look at Their Relationship. *Journal of Applied Social Psychology*, 39(12): 3020-3042.
- Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Polri. (2025). Data kecelakaan lalu lintas 2025. Kepolisian Negara Republik Indonesia. <https://pusiknas.polri.go.id>
- Roidl, E., Siebert, F. W., Oehl, M., & Höger, R. (2013). Introducing a multivariate model for predicting driving performance: The role of driving anger and personal characteristics. *Journal of safety research*, 47, 47-56. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2013.08.002>
- Sirota, M., Dewberry, C., Juanchich, M., Valus, L., & Marshall, A.C. (2020). Measuring cognitive reflection without maths: Development and validation of the verbal cognitive reflection test. *Journal of Behavioral Decision Making*, 33(1), 3–21. <https://doi.org/10.1002/bdm.2213>
- Sugiyono. (2023). *METODE PENELITIAN KUANTITATIF, KUALITATIF, DAN R&D*. Penerbit ALFABETA.
- Tasca, L. (2000). A Review of the Literature on Aggressive Driving Research. Canada: Road User Safety Branch.
- Taswin, M. Z. S., & Yudiana, W. (2018). Pengaruh Induksi Gaya Kognitif Reflektif Terhadap Persepsi Akurasi Berita Palsu (Fake News) Pada Situasi Efek Kebenaran Semu (Illusory Truth Effect). *Journal of Psychological Science and Profession*, 2(3), 193. <https://doi.org/10.24198/jpsp.v2i3.19374>
- Toplak, M. E., West, R. F., & Stanovich, K. E. (2011). The Cognitive Reflection Test as a predictor of performance on heuristics-and-biases tasks. *Memory & cognition*, 39(7), 1275–1289. <https://doi.org/10.3758/s13421-011-0104-1>

- Wagimin, W., Prawitasari, J. E., Handarini, D. M., & Triyono, T. (2015). Keefektifan refleksi dan penstrukturan ulang kognitif pada pengambilan keputusan karier siswa SMA. *Jurnal Pendidikan Humaniora*, 3(1), 14–21. Universitas Negeri Malang. <https://journal.um.ac.id/index.php/jph>
- Wickens, C. M., Wiesenhal, D. L., Flora, D. B., & Flett, G. L. (2011). Understanding driver anger and aggression: Attributional theory in the driving environment. *Journal of Experimental Psychology: Applied*, 17(4), 354–370. <https://dx.doi.org/10.1037/a0025815>