

# BAB 1 PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang Penelitian

Aturan lalu lintas dibuat agar para pemakai jalan terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan saat menggunakan jalan atau berkendara sebagai dampak dari pelanggaran lalu lintas. UU RI No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mengatur pengguna jalan agar mendapatkan keamanan dan kenyamanan serta terhindar dari kecelakaan saat berkendara. Hal-hal yang diatur diantaranya adalah mengenai batas kecepatan saat berkendara, fungsi lampu lalu lintas, rambu-rambu lalu lintas, aturan penggunaan jalur jalan, dan kelengkapan saat berkendara, yaitu penggunaan helm, sabuk pengaman pada mobil, serta alat-alat keselamatan lainnya yang dibutuhkan saat berkendara.

Namun pada kenyataannya, masih banyak ditemui para pengguna jalan yang tidak mematuhi aturan-aturan saat berkendara di jalan. Seperti; berkendara melebihi batas kecepatan, melanggar rambu lalu lintas, menyalip kendaraan tanpa aba-aba, membunyikan klakson secara berlebihan, hingga berkendara dalam kondisi mabuk. Perilaku dalam berkendara tersebut dikenal dengan istilah *aggressive driving* (Houtsan, dkk, 2003).

*Aggressive driving* merupakan bentuk perilaku berkendara yang mengganggu lingkungan lalu lintas serta berbahaya bagi pelakunya maupun pengendara lain. Bahaya yang dimaksud adalah resiko kecelakaan lalu lintas bagi pengendara tersebut dan pengendara lain. Perilaku *aggressive driving* ini mengacu pada kondisi emosi seseorang serta dorongan dari dalam dirinya seperti motivasi, stres, pola pikir pengemudi, dan beberapa penyebab lain, seperti kondisi lingkungan (Houston, dkk, 2003).

Indonesia termasuk negara dalam penggunaan kendaraan bermotor terbanyak di dunia. Menurut Korps Lalu lintas (Korlantas) Polri jumlah kendaraan di Indonesia per Januari 2022 sudah mencapai 146.046.666 unit. Jumlah kendaraan paling banyak saat ini di dominasi oleh sepeda motor, sebanyak 117.679.559 unit. Tingginya populasi kendaraan roda dua di Indonesia, menciptakan suatu komunitas untuk kebutuhan bersosialisasi, salah satunya adalah komunitas motor. Manusia yang pada dasarnya adalah makhluk sosial, Komunitas motor inilah yang menjadi wadah bagi pemilik motor yang ingin lebih mengeksplor hobi mereka. Salah satu komunitas motor aktif di kota jambi adalah perkumpulan motor sport merk Yamaha Type R-15 di Provinsi Jambi. Perkumpulan ini bernama komunitas R-15 Crown Jambi.

Perkumpulan ini resmi dibentuk pada tanggal 10 November 2014, di bawah binaan Polresta Jambi. Perkumpulan ini berkedudukan di wilayah kesatuan republik indonesia di provinsi jambi dengan kantor kesekretariatan di Jl.Jendral sudirman No.50. Perkumpulan ini sebagai wadah guna menghimpun seluruh penggemar Motor Sport Merk Yamaha Tipe R-15 yang bertujuan mempererat kekeluargaan, menghimpun aspirasi Anggota dalam program kegiatan yang bersifat positif dan berguna didalam sosial kemasyarakatan.

Saat ini komunitas R-15 Crown Jambi sudah memiliki sebanyak 63 Anggota. Keanggotaan pada Komunitas R-15 Crown Jambi sesuai dengan Anggaran Dasar Dan Anggaran Rumah Tangga R-15 Crown Jambi yang telah dibuat dan disetujui oleh pendiri pertama kali komunitas ini. Dalam Anggaran Dasar Dan Anggaran Rumah Tangga R-15 Crown Jambi terdapat beberapa kegiatan rutin yang wajib diikuti oleh anggota, seperti kopardar dan *touring*, *Touring* sendiri menjadi aktivitas yang menghibur sekaligus mempererat persaudaraan para anggota yang lain. Namun, pada saat aktivitas *touring* berlangsung terkadang kejadian tak terduga terjadi seperti kasus kecelakaan yang sering menimpa pengendara.

Kementrian perhubungan (Kemenhub) menyatakan bahwa 8 dari 10 kecelakaan di Indonesia melibatkan sepeda motor sebagai korban. Pada tahun 2021 tercatat 103.645 kasus kecelakaan lalu lintas. Jumlah tersebut naik 3,62% ketimbang tahun sebelumnya. Kondisi ini terjadi seiring dengan mulai membaiknya mobilitas masyarakat pada tahun lalu. Adapun, sebanyak 25.266 orang menjadi korban jiwa dan jumlah kendaraan yang mengalami kecelakaan sebanyak 21.463 unit dalam kecelakaan yang terjadi pada tahun 2021. Sepeda motor menjadi kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan, yakni sebesar 73%. Faktor individu (pengemudi) berperan 80 – 90% dalam berbagai kasus kecelakaan lalu lintas (Kemenhub, 2022).

Faktor pengendarah yang menjadi faktor utama atau faktor terbesar yang menyebabkan terjadi kecelakaan lalu lintas. Penyebab berikutnya adalah faktor kendaraan (seperti: tipe, kondisi kendaran) 4%, jalan dan prasarana 3%, pemakai jalan lainnya 3%, faktor lingkungan 5%. Dari 85% tersebut, modus kesalahan yang dilakukan pengemudi yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan adalah pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah (26%), menyalip atau mendahului (17%), berkecepatan tinggi (11%), sedangkan penyebab lainnya seperti pelanggaran rambu, kondisi pengemudi, dan lain-lain berkisar (0.5-8%) (Badan Pusat Statistik, 2017).

Faktor-faktor yang telah disebutkan di atas seperti pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah, menyalip atau mendahului, berkecepatan tinggi, dan melanggar lalu lintas,

merupakan perilaku agresif dalam berkendara (*agressive driving*). Perilaku-perilaku para pengemudi motor tersebut termasuk ke dalam perilaku mengemudi agresif atau disebut juga dengan *aggressive driving*. Suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

Peneliti telah melakukan wawancara kepada salah satu anggota komunitas motor R-15 Crown Jambi Bernama DH, pada hari Rabu, 15 Juni 2022 di sebuah caffe di kota jambi sebagai berikut :

*“kalo lagi touring ya jelas beda ya kecepatan motornya sampe diatas 90km/jam ngga kayak biasa 20-40 km/jam lebih cepat karena harus sampai tepat waktu, tapi tetap keselamatan nomor 1 kami wajibkan setiap anggota pakai safety lengkap seperti helm, jacket, sarung tangan dsb...”DH 20<sup>th</sup>, Laki-laki*

Dari wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa ketika *touring* mereka lebih mengutamakan efisiensi waktu, jadi semakin cepat mereka berkendara semakin tepat waktu juga sampai ke tujuan, walaupun begitu keselamatan nomor satu bagi mereka. Mereka menggunakan *safety* lengkap hanya pada saat *touring* jauh, berbeda ketika berkendara dekat hanya menggunakan *safety* seadanya. seperti yang disampaikan oleh DH dalam kutipan wawancara sebagai berikut :

*“.....bedanyo kalo motoran biaso kayak ke alfamart dekat rumah dak selengkap pas touringlah kadang pake helm jugo idak haha celano pendek sandal jepit gitu-gitulah, nak cepat kdang beterobos be lampu merah dekat rumah belok basing be gituakan, kalo touring harus sesuai aturan bang kan menjago namo baek komunitas..” DH 20<sup>th</sup>, Laki-laki*

Ketika berkendara sehari-hari menurut subjek hal- hal yang melanggar peraturan lalu lintas seperti menerobos lampu merah atau berputar arah tidak sesuai rambunya cukup sering dilakukan. Biasanya pun subjek jarang menggunakan helm dan hanya menggunakan celana pendek ketika berkendara di sekitar rumah seperti membeli makanan.

Menurut Muhaz (2013), faktor-faktor yang memengaruhi perilaku *aggressive driving* adalah faktor internal dan eksternal. Faktor internal antara lain faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah endorjin yang memberikan perasaan nyaman. Menurut Sarwono & Meinarno (2009) nilai dan norma yang mendasari sikap dan tingkah laku masyarakat juga berpengaruh terhadap agresivitas satu kelompok. Artinya,

suatu kelompok dapat melakukan agresi atau serangan terhadap kelompok lain didasari dengan adanya nilai dan norma yang dianut oleh kelompok tersebut.

Peran sosial tersebut memberikan kepuasan kepada anggota, dalam pergaulan sebuah kelompok ada pengaruh kuat dari anggotanya sehingga remaja yang tergabung dalam sebuah kelompok akan mengikuti norma-norma ataupun nilai yang dipengang oleh kelompok tersebut (Utomo, 2012). Nilai dan norma suatu kelompok akan diyakini dan diinternalisasi oleh masing-masing anggotanya sehingga setiap anggota akan memiliki kesamaan nilai yang dianggap sebagai identitas bersama anggota lainnya. Identitas ini disebut sebagai identitas sosial. Identitas sosial adalah persamaan dan perbedaan, soal personal dan sosial, soal apa yang dimiliki secara bersama-sama dengan beberapa orang dan apa yang membedakannya dengan orang lain (Barker, 2005).

Identifikasi sosial yang individu lakukan, individu akan menyesuaikan diri dengan norma kelompoknya. Kelompok sosial adalah suatu sistem sosial yang terdiri dari sejumlah orang yang berinteraksi satu sama lain dan terlibat dalam satu kegiatan bersama atau sejumlah orang yang mengadakan hubungan tatap muka secara berkala karena mempunyai tujuan dan sikap bersama, hubungan-hubungan yang diatur oleh norma, tindakan yang dilakukan disesuaikan dengan kedudukan (status) dan peran (role) masing-masing dan antara orang-orang itu terdapat rasa ketergantungan satu sama lain (Ibrahim, 2003).

Sarwono dan Meinarno (2009) berpendapat bahwa identitas sosial adalah seseorang mendefinisikan dirinya berdasarkan keanggotaan dalam suatu kelompok sosial atau atribut yang dimiliki bersama oleh anggota kelompok. Suatu identitas muncul dalam konsep pemenuhan akan suatu kebutuhan, dengan begitu, adanya suatu identitas akan menumbuhkan suatu struktur sosial tertentu yang memang diinginkan oleh beberapa orang. Memang dibenarkan jika suatu identitas sosial akan dibutuhkan untuk menjadi penanda adanya perbedaan individu satu dengan individu yang lainnya.

Hal tersebut juga terdapat pada Komunitas R-15 Crown Jambi sesuai dengan pernyataan ketua dari komunitas motor R-15 Crown Jambi Bernama HN, pada hari sabtu, 23 Desember 2022 di kota jambi yang terdapat dalam sebuah wawancara sebagai berikut :

*“setiap kegiatan R-15 Crown Jambi seperti ketika melakukan Kopdar dan Touring Peserta wajib membawa dan memakai Atribut R-15 Crown Jambi berupa Seragam (baju & emblem) dan 2 Lembar stiker logo komunitas R-15 Crown Jambi. Hal ini tentu bertujuan sebagai penanda suatu komunitas agar di kenal oleh masyarakat.”*

Dari pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa setiap melakukan kegiatan seperti ketika kegiatan pertemuan Kopdar dan *Touring* Peserta di wajib membawa dan memakai Atribut R-15 Crown Jambi, juga kelengkapan berkendara. Atribut R-15 Crown Jambi berupa Seragam (baju & emblem) dan 2 Lembar stiker logo komunitas R-15 Crown Jambi. Lebih lanjut, ketua komunitas R-15 Crown Jambi menambahkan Bahwa setiap kegiatan dilakukan sesuai dengan peraturan dan tata tertib yang beracuan kepada Anggaran Dasar Dan Anggaran Rumah Tangga R-15 Crown Jambi yang harus ditaati, dalam peraturan tersebut dikatakan bahwa sanksi akan diberikan kepada anggota yang tidak dapat mentaati dan menjalankan prosedur tersebut.

*“peraturan itu bukan hanya sebatas pernyataan saja, hal tersebut telah sesuai dengan peraturan dan tata tertib yang beracuan kepada Anggaran Dasar Dan Anggaran Rumah Tangga R-15 Crown Jambi harus ditaati, jika tidak di taati atau melanggar tentunya akan ada sanksinya baik berupa teguran lisan maupun tulisan, kami sangat tegas terkait peraturan komunitas...”*

Identitas sosial sebagai fokus terhadap individu dalam mempersepsikan dan menggolongkan diri masing-masing anggota berdasarkan identitas personal dan sosialnya. Lebih lanjut teori identitas sosial menyatakan ketika individu bergabung dengan kelompok, dan kelompok itu memiliki status yang superior dibandingkan kelompok lain, maka dapat dikatakan bahwa ada kecenderungan untuk melakukan agresi di jalan raya dan dapat menimbulkan kerugian bagi individu maupun orang lain.

Kelompok teman sebaya merupakan hal yang sangat penting bagi remaja, dimana umumnya anggota Komunitas R15- Crown Jambi berusia 16 sampai 23 tahun, untuk memenuhi kebutuhan pribadi, menghargai, menyediakan informasi, menaikkan harga diri, dan memberikan remaja suatu identitas. Persetujuan atau penolakan teman sebaya merupakan pengaruh yang kuat dalam dan tingkah laku maskulin dan identitas seseorang (Santrock, 2003).

Juwita (2007), psikolog sosial mengatakan bahwa Salah satu faktor yang menyebabkan perilaku agresi adalah adanya pengaruh kelompok atau geng. Seseorang akan mudah terpengaruh melakukan perilaku agresi pada saat mendapat provokasi secara langsung dari kelompoknya. Hal tersebut sejalan dengan hasil penelitian Fadila (2013) yang menunjukkan bahwa adanya hubungan yang positif yang signifikan antara identitas sosial dengan perilaku agresif pada geng motor, yang mengindikasikan semakin tinggi kelekatan, komitmen, dan afeksi yang dirasakan individu terhadap geng motornya, semakin tinggi pula kemungkinan individu tersebut untuk terlibat perilaku agresi bersama geng motornya.

Indrawati & Hafizhudin (2016) juga menyatakan dalam penelitiannya bahwa terdapat hubungan yang positif yang signifikan antara identitas sosial dengan *Aggressive Driving* pada komunitas motor Rx-King di Semarang. Semakin tinggi identitas sosial maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi agresif yang terlihat, begitupun sebaliknya. Berdasarkan asumsi di atas, maka timbul suatu perumusan masalah, yakni apakah ada hubungan antara Identitas Sosial Dengan Perilaku *Aggressive Driving* Pada Komunitas R-15 Crown Jambi?.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Gambaran Identitas Sosial pada Komunitas R-15 Crown Jambi?
2. Bagaimana Gambaran Perilaku *Aggressive driving* pada Komunitas R-15 Crown Jambi?
3. Apakah ada Hubungan Identitas Sosial Dengan Perilaku *Aggressive driving* Pada Komunitas R-15 Crown Jambi?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

### **1.3.1 Tujuan Umum**

Untuk mengetahui Hubungan Identitas Sosial Dengan Perilaku *Aggressive driving* Pada Komunitas R-15 Crown Jambi.

### **1.3.2 Tujuan Khusus**

1. Melihat gambaran Identitas Sosial pada Komunitas R-15 Crown Jambi.
2. Melihat gambaran Perilaku *Aggressive driving* pada Komunitas R-15 Crown Jambi.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat menambah informasi dan memberikan manfaat secara teoritis dalam pengembangan wawasan di bidang psikologi yang dapat digunakan oleh penelitian selanjutnya, khususnya psikologi sosial terkait Hubungan Identitas Sosial Dengan Perilaku *Aggressive driving* terutama pada komunitas sepeda motor.

### **1.4.2 Manfaat Praktis**

1. Bagi Masyarakat Umum, Penelitian ini memberikan gambaran bagi masyarakat umum akan identitas sosial dan Perilaku *Aggressive Driving*. Diharapkan dari penelitian ini masyarakat dapat menunjukkan kepribadian yang baik ketika sedang

mengendarai kendaraan, sehingga mampu terhindar dari perilaku mengemudi yang agresif.

2. Bagi Komunitas R-15 Crown Jambi, Penelitian ini diharapkan dapat menjadi gambaran mengenai *Aggressive Driving* Sehingga komunitas lebih memperhatikan lagi keamanan dalam berkendara. Selain itu juga dapat dijadikan acuan komunitas dalam merancang kegiatan komunitas kedepannya.
3. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini diharapkan mampu menjadi dasar untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan Identitas Sosial dan Perilaku *Aggressive driving* terutama pada komunitas sepeda motor.

### 1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Untuk mempermudah proses pembuatan penelitian ini agar lebih terarah, peneliti membuat ruang lingkup dalam penelitian ini. Penelitian ini dibuat oleh mahasiswa tingkat akhir Program Studi Psikologi Universitas Jambi, sebagai syarat untuk mendapat gelar strata 1 (S1) Psikologi. Penelitian ini akan meneliti mengenai Hubungan Identitas Sosial Dengan Perilaku *Aggressive driving* Pada Komunitas R-15 Crown Jambi.

Responden penelitian adalah Anggota Komunitas R-15 Crown Jambi. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan dari hasil wawancara dan data lapangan. Sedangkan data sekunder, didapatkan dari instansi terkait. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan rancangan studi korelasi. Penelitian ini dilakukan di Kota Jambi dan berlangsung selama dua bulan, dimulai dari pengambilan data hingga analisis data. Teknik pengambilan sampel menggunakan *random sampling*. Pengambilan data akan dilakukan secara online melalui *google form*. Analisis data dilakukan dengan melakukan analisis statistik dengan JASP. Metode pengambilan data menggunakan dua instrumen. Instrumen yang digunakan untuk mengukur variabel pertama, adalah Identitas Sosial memakai skala Identitas Sosial yang digunakan untuk mengukur variabel. Variabel kedua adalah *Aggressive driving* alat ukur yang digunakan yaitu skala *Aggressive Driving*. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis korelasi metode *pearson product moment*.

### 1.6 Keaslian Penelitian

Tabel 1.2 keaslian penelitian

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Jurnal/Artikel/ Naskah Publikasi	Variabel	Hasil dan Kesimpulan
<b>Jailani Rumasoreng, Arie Gunawan H. Zubair, Andi Budhy Rakhmat</b>	<i>Aggressive Driving</i> : Studi Perbandingan Demografi di Kota Makassar	Jurnal Psikologi Karakter, 1 (2), Desember 2021, Halaman: 109 – 116	<i>Aggressive Driving</i>	Hasil penelitian menunjukkan ada perbedaan tingkat <i>aggressive driving</i> berdasarkan faktor Jenis Kelamin dimana laki-laki memiliki tingkat <i>aggressive driving</i> lebih tinggi dibandingkan perempuan ( $p=0.000$ ; $p<0.05$ ). Hasil lain menunjukkan tidak ada perbedaan tingkat <i>aggressive driving</i> berdasarkan faktor Usia dan pengalaman mengemudi.
<b>Risa Fadila</b>	Hubungan Identitas Sosial Dengan Perilaku Agresif Pada Geng Motor	Jurnal Psikologia, 2013, Vol. 8, No. 2, hal. 73-78	- Identitas Sosial - Perilaku Agresif	Hasil menunjukkan adanya hubungan yang positif yang signifikan antara identitas sosial dengan perilaku agresif pada geng motor, yang mengindikasikan semakin tinggi kelekatan, komitmen, dan afeksi yang dirasakan individu terhadap geng motornya, semakin tinggi pula kemungkinan individu tersebut untuk terlibat dalam perilaku agresif bersama geng motornya.
<b>Kadek Reqno Astyka Putri</b>	Hubungan Antara Identitas Sosial Dan Konformitas Dengan Perilaku Agresi Pada Suporter Sepakbola Persisam Putra Samarinda	Jurnal Psikoborneo, Vol 1, No 3, 2013: 140-147	- Identitas Sosial - Perilaku Agresif	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara identitas sosial dan konformitas dengan agresi pendukung sepak bola Persisam Putra Samarinda dengan $F = 6,367$ , $R^2 = 0,150$ dan $p = 0,003$ . Kemudian hasil penelitian selanjutnya menunjukkan bahwa ada hubungan negatif antara identitas sosial dan agresi dengan $\beta = -0,348$ , $t = -3,039$ dan $p = 0,003$ . Tidak ada hubungan antara kesesuaian dan agresi dengan $\beta = -0,92$ , $t = -0,806$ dan $p = 0,423$ .
<b>Zaky Hafizhudin, Endang Sri Indrawati</b>	Hubungan Antara Identitas Sosial Dengan Perilaku Mengemudi Agresif Pada Komunitas Motor Rx-King Di Semarang	Jurnal Empati, Oktober 2016, Volume 5(4), 683-686	- Identitas Sosial - Perilaku Mengemudi Agresif	Berdasarkan hasil analisis regresi sederhana menunjukkan nilai koefisien korelasi $r_{xy} = 0,511$ dengan $p=0,000$ ( $p<0,001$ ). Hasil tersebut menunjukkan adanya hubungan positif yang signifikan antara identitas sosial dengan <i>aggressive driving</i> pada komunitas motor rx-king Semarang. Artinya, semakin tinggi identitas sosial, maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi agresif yang terlihat, begitupun sebaliknya. Identitas sosial memberikan sumbangan efektif sebesar 26,1% pada perilaku mengemudi agresif yang artinya perilaku mengemudi agresif tidak selalu terjadi karena identitas sosial masih ada faktor lain sebesar 73,9% yang tidak diukur dalam penelitian ini.

Penelitian ini bertujuan mengetahui hubungan Identitas Sosial Dengan Perilaku *Aggressive driving* Pada Komunitas R-15 Crown Jambi sehingga berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Jailani (2021) melihat perbandingan demografi *aggressive driving* dikota semarang. Jenis penelitian yang digunakan juga berbeda penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif koralasional. Selain itu, terdapat dua variabel dalam penelitian ini yaitu Identitas Sosial dan *Aggressive Driving*.

Penelitian ini menggunakan subjek penelitian anggota aktif komunitas R-15 Crown Jambi, sedangkan pada Kadek & Astika (2013) subjek penelitiannya adalah Suporter Sepakbola Persisam Putra Samarinda. Tujuan penelitian juga berbeda, pada penelitian tersebut mengetahui hubungan yang signifikan antara identitas sosial dan konformitas dengan agresi pendukung sepak bola Persisam Putra Samarinda.

Adapun temuan yang diperoleh dari berbagai penelitian tedahulu mengenai hubungan Identitas Sosial dengan *Agrgressive Driving* yang peneliti rangkum dari beberapa sumber yaitu oleh Risa, P (2013) dan penelitian oleh Zaky, H & Endang, S.I (2016) bahwasanya ada hubungan positif yang signifikan antara identitas sosial dengan *agressive driving*. Hal tersebut menjadi acuan peneliti dalam melakukan penelitian ini

Beberapa hal yang telah terpapar diatas menjadi bukti keasliaan dari penelitian ini serta dapat menjelaskan bahwa penelitian ini adalah penelitian yang berbeda dengan penelitian-penelitian sebelumnya, dengan kata lain bahwa penelitian ini adalah penelitian yang asli dari hasil karya peneliti sendiri.