

HUBUNGAN *PERCEIVED STRESS* DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING BEHAVIOR* PADA SISWA PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI SMK- SMTI BANDA ACEH

SKRIPSI S-1

Diajukan oleh

**Tiara Lasya Fitri
210901019**



**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
2025**

**HUBUNGAN *PERCEIVED STRESS* DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING*
BEHAVIOR PADA SISWA PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI SMK- SMTI
BANDA ACEH**

SKRIPSI

**Diajukan Kepada Fakultas Psikologi
UIN Ar-Raniry Banda Aceh
Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana S-1 Psikologi**

Oleh:

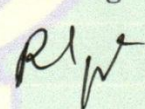
**Tiara Lasya Fitri
210901019**

Disetujui Oleh

Pembimbing I


Julianto, S.Ag., M.Si
NIP.197209021997031002

Pembimbing II


Rahmad Julianto, S.Kep., MNS
NIP.198007152003121001

**HUBUNGAN *PERCEIVED STRESS* DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING*
BEHAVIOR PADA SISWA PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI SMK- SMTI
BANDA ACEH**

Skripsi

**Telah Dinilai oleh Panitia Munaqasyah Skripsi
Fakultas Psikologi UIN Ar- Raniry
dan Dinyatakan Lulus serta Disahkan sebagai
Tugas Akhir untuk Meraih Gelar
Sarjana S-1 Psikologi**

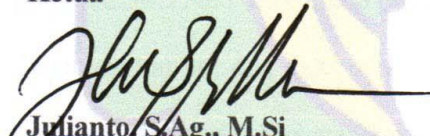
Diajukan Oleh :

**Tiara Lasya Fitri
NIM. 210901019**

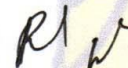
**Pada Hari/ Tanggal :
19 Agustus 2025**

Tim Munaqasyah Skripsi

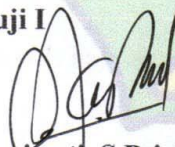
Ketua


Julianto, S.Ag., M.Si
NIP.197209021997031002

Sekretaris


Rahmad Julianto, S.Kep.,MNS
NIP.198007152003121001

Penguji I


Karijuniwati, S.Psi.,M.Psi, Psikolog
NIP.198206192023212027

Penguji II


Siti Hajar Sri Hidayati S.Psi., MA
NIP.199107142022032001

**Mengetahui,
Dekan Fakultas Psikologi UIN Ar- Raniry Banda Aceh**


Prof. Dr. Muslim, M.Si
NIP.196610231994021001

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

Dengan ini saya:

Nama : Tiara Lasya Fitri

NIM : 210901019

Jenjang : Strata Satu (S-1)

Prodi : Psikologi UIN Ar-Raniry

Menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar keserjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak pernah terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dirujuk dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka. Jika kemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya melanggar pernyataan ini, maka saya siap menerima sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.

Banda Aceh, 14 Agustus 2025
Yang Menyatakan,



Tiara Lasya Fitri
NIM. 210901019

PRAKATA

Segala puja dan puji syukur kehadiran Allah Swt yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya kepada kita semua sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik dan tepat waktu. Shalawat beriringkan salam kita haturkan kepada Baginda Nabi Muhammad SAW yang telah membawa kita dari zaman Jahiliyah (kebodohan) sampai zaman Islamiyah penuh ilmu pengetahuan yang kita rasakan hingga saat ini.

Dengan izin Allah SWT serta doa kedua orangtua hingga bantuan dari semua pihak dapat menyelesaikan tugas akhir S1 yaitu skripsi dengan judul “Hubungan Perceived Stres dengan Aggressive Driving Behavior Pada Siswa Pengguna Sepeda Motor di SMK- SMTI BANDA ACEH”. Alhamdulillah rasa syukur yang sangat besar bagi penulis karena skripsi ini telah selesai.

Kepada cinta pertamaku dan panutanku, Bapak Suseno Adi Broto, serta pintu surgaku, Ibu Siti Amri. Terima kasih atas setiap tetesan keringat, cinta, dan doa yang telah tcurahkan demi keberhasilan penulis. Meskipun Ayah dan Ibu tidak sempat mengenyam pendidikan hingga bangku perkuliahan, namun kerja keras, kasih sayang, nasihat, motivasi, dan doa yang tiada henti telah menjadi kekuatan besar hingga penulis mampu menyelesaikan studi ini. Terima kasih, Ayah, gadis kecilmu telah tumbuh besar dan siap melanjutkan mimpi yang lebih tinggi. Terima kasih, Ibu, untuk doa yang selalu terselip dalam setiap sholat, untuk pelukan yang menenangkan, dan untuk semangat yang membuat penulis tidak pernah menyerah. Semoga Ayah dan Ibu selalu diberi kesehatan, umur panjang, dan senantiasa menjadi bagian dari setiap perjalanan hidup penulis.

Kemudian tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak baik secara moral maupun material. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini, diantaranya kepada :

1. Dekan Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry Banda Aceh, Bapak Prof. Dr. Muslim, M.Si. yang selalu memberikan motivasi serta dukungan kepada penulis dalam penyelesaian skripsi untuk tepat waktu.
2. Wakil Dekan I Bidang Akademik dan Kelembagaan, Bapak Prof. Dr. Syafrilisyah, S.Ag., M.Si.
3. Wakil Dekan II Bidang Administrasi umum, Perencanaan, dan Keuangan, Ibu Misnawati, M.Ag., Ph.D. selalu menjadi pendengar keluh kesah hingga aspirasi dan membantu segala administrasi kepada mahasiswa.
4. Wakil Dekan III Bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama, Bapak Drs. Nasruddin, M.Hum. yang telah memberikan dukungan serta motivasi dan membantu mahasiswa dan proses kegiatan mahasiswa selama perkuliahan.
5. Ketua Program Studi Psikologi UIN Ar-Raniry, Bapak Julianto, S.Ag., M.Si. dan selaku pembimbing I yang selalu memberikan arahan serta bimbingan kepada penulis dalam proses penyusunan skripsi ini.
6. Sekretaris Program Studi Psikologi UIN Ar-Raniry, sekaligus penguji II sidang skripsi, Ibu Siti Hajar Sri Hidayati, S.Psi., MA. yang selalu memberikan dukungan secara moral dan motivasi serta meyakinkan penulis dalam penyelesaian skripsi.
7. Pembimbing II, Bapak Rahmad Julianto, S.Kep.,MNS yang selalu senantiasa

meluangkan waktunya untuk membimbing dan memberikan motivasi serta dukungan dalam proses penyelesaian skripsi ini.

8. Penguji I, Ibu Karjuniwati S.Psi., M.Psi., Psikolog yang telah memberi banyak nasehat serta masukan kepada peneliti.
9. Terimakasih kepada pihak sekolah SMK-SMTI Banda Aceh yang telah memfasiltasi peneliti dalam melakukan penelitian, dan peneliti juga berterimakasih kepada seluruh siswa yang telah bersedia untuk membantu peneliti untuk menjadi responden dalam penelitian ini.
10. Kepada seorang saingan abadi dan penyemangat sejati penulis yaitu satu-satunya saudara sedarah Arya Bima. Terima kasih telah hadir sebagai warna yang tak pernah pudar dalam kanvas hidup penulis. Dalam setiap pertanyaan tentang masa depan, terimakasih telah hadir membawa keyakinan. Dirimu adalah saingan yang tak pernah benar-benar jadi lawan, justru menjadi alasan untuk terus tumbuh dan terus bergerak maju menuju kesuksesan. Terimakasih telah menjadi penyemangat yang diam- diam kuat, dan menjadi sumber kekuatan yang tak tergantikan bagi penulis. Di antara lelahnya perkuliahan, dirimu adalah jeda yang menenangkan, dan di titik ini, penulis tahu tanpamu semuanya akan terasa lebih berat.
11. Kepada kakak dan abang tersayang. Kak Devi Syahfitri, Mbak Ika Wulandari, Mbak Chicha Fadlika, S.Pd., Mbak Cut Siska Dwi Rahma, S.Pd., Abang Dirga Iqbal Ramadhan, dan Abang Septian Pelani. Terima kasih atas segala bantuan, kebersamaan, dan kesabaran serta kesediaannya untuk selalu menemani dan mau

direpotkan selama proses penyusunan skripsi ini. Dukungan kalian sangat berarti dalam perjalanan ini.

12. Kepada keponakan-keponakan tercinta Audrey, Ayna, Vio, Naomi, Kenzi, Giaz, Nizam, Mahya, Almahira. Terima kasih atas kelucuan-kelucuan kalian yang membuat penulis semangat dan selalu senang sehingga penulis semangat untuk mengerjakan skripsi ini sampai selesai.
13. Kepada “Gerbill” yaitu Puja Triana Mulya dan Sophia Latjuba terimakasih atas segala suka duka dalam setiap perjalanan yang berharga bagi penulis. Pertemuan yang singkat setiap semester tapi sangat berarti bagi penulis guna membakar semangat di semester berikutnya.
14. Kepada “the galak team” yaitu sintya nur zahrawani S.pd dan Nurul Hidayah Napitupulu S.Pd terimakasih telah membersamai penulis dengan dukungan dan peluk dari jauh. Terimakasih sudah saling meyakinkan bahwa semua akan baik-baik saja. Semoga persahabatan ini sampai Jannah-Nya.
15. Kepada saudara sepupu sekaligus sahabat Destiansy Zahara Sagitri Harahap. terimakasih untuk semua motivasi yang diberikan dikala penulis merasa lelah, dan merasa putus asa. Terimakasih untuk semua teguran spiritual yang sangat menyentuh dan memberikan semangat kembali untuk penulis.
16. Kepada Mama Harahap, terima kasih telah menjadi pelabuhan diperjalanan ini. Di setiap rasa lelah yang hampir membuat langkah terhenti, kamu hadir dengan semangat dan tawa yang menguatkan. Terima kasih, bukan hanya karena telah membantu, tapi karena ikut menenun kata demi kata, menyulam ide menjadi halaman, hingga skripsi ini berdiri utuh. Setiap paragraf di sini menyimpan

jejak tangan dan hatimu, yang diam-diam ikut berjuang di balik layar. Terimakasih telah menunjukkan rasa sayang dengan cara yang agak berbeda, semoga segala kebaikan dan ketulusan yang kamu tanamkan menjadi pahala yang tak putus.

Banda Aceh, 19 Agustus 2025
Peneliti,

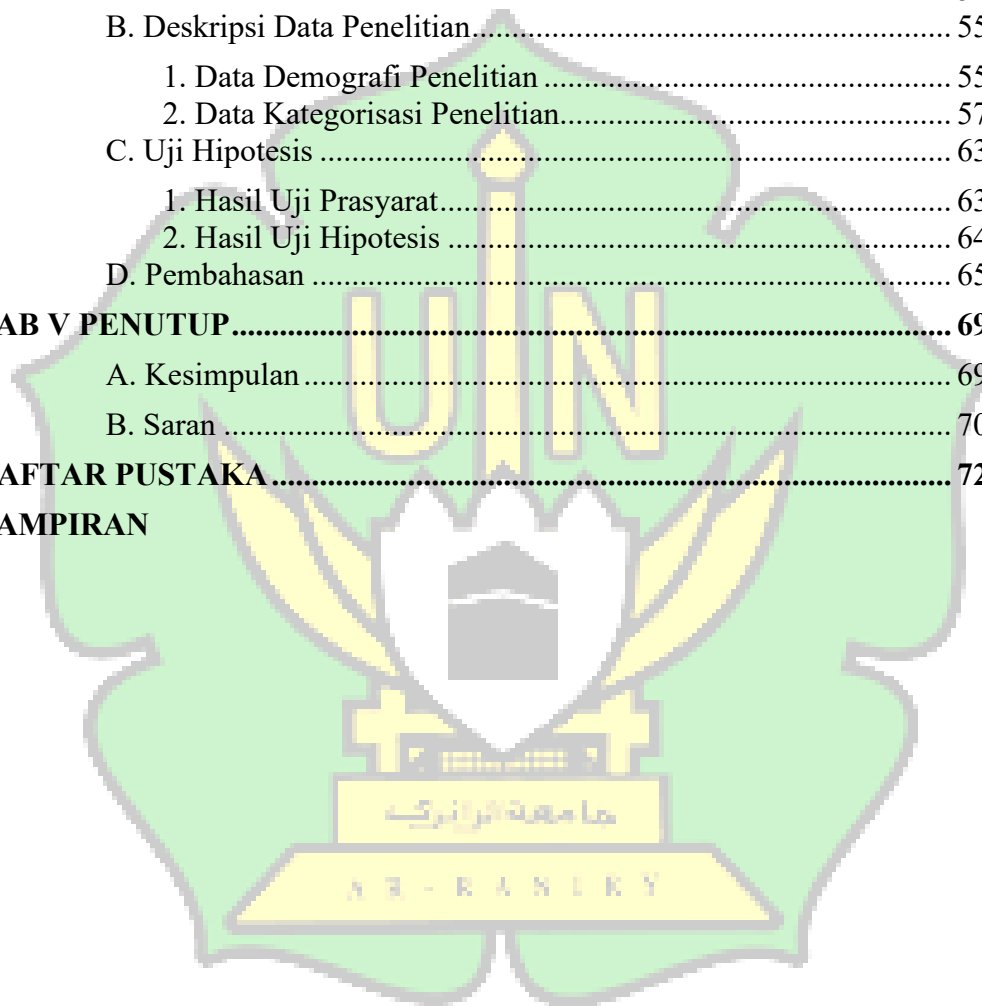
Tiara Lasya Fitri
NIM. 210901019



DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
LEMBAR PENGESAHAN PENGUJI.....	iii
LEMBAR KEASLIAN SKRIPSI	iv
PRAKATA	v
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
ABSTRAK	xv
<i>ABSTRACT</i>	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	12
C. Tujuan Penelitian	12
D. Manfaat Penelitian	12
E. Keaslian Penelitian.....	13
BAB II LANDASAN TEORI	18
A. <i>Aggressive Driving Behavior</i>	18
1. Pengertian <i>Aggressive Driving Behavior</i>	18
2. Dimensi Perilaku Berkendara Agresif.....	20
3. Faktor-faktor <i>Aggressive Driving Behavior</i>	22
B. <i>Perceived stress</i>	26
1. Pengertian <i>Perceived Stress</i>	26
2. Dimensi <i>Perceived Stress</i>	28
C. Hubungan antara <i>Perceived stress</i> dengan <i>Aggressive driving behavior</i>	29
D. Hipotesis Penelitian	32
BAB III METODE PENELITIAN	33
A. Pendekatan dan Metode Penelitian	33
B. Identifikasi Variabel Penelitian.....	33
C. Defenisi Operasional Variabel Penelitian.....	34
1. <i>Perceived Stress</i>	34
2. <i>Aggressive Driving Behavior</i>	34
D. Subjek Penelitian	35

1. Populasi	35
2. Sampel	36
E. Teknik Pengumpulan Data	37
F. Teknik Analisis Data	49
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	53
A. Persiapan dan Pelaksanaan Penelitian	53
1. Administrasi Penelitian	54
2. Pelaksanaan Penelitian	54
B. Deskripsi Data Penelitian.....	55
1. Data Demografi Penelitian	55
2. Data Kategorisasi Penelitian.....	57
C. Uji Hipotesis	63
1. Hasil Uji Prasyarat.....	63
2. Hasil Uji Hipotesis	64
D. Pembahasan	65
BAB V PENUTUP.....	69
A. Kesimpulan	69
B. Saran	70
DAFTAR PUSTAKA.....	72
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 <i>Jumlah Populasi Penelitian</i>	35
Tabel 3. 2 <i>Skor Skala Favorable dan Skor Skala Unfavorable</i>	38
Tabel 3. 3 <i>Blue Print Skala Aggressive Driving Behavior</i>	38
Tabel 3. 4 <i>Blue Print Skala Perceived Stress</i>	37
Tabel 3. 5 <i>Koefisien CVR Skala Perceived Stress</i>	40
Tabel 3. 6 <i>Koefisien CVR Skala Aggressive Driving Behavior</i>	43
Tabel 3. 7 <i>Kofisien Daya Beda Aitem Skala Perceived Stress</i>	44
Tabel 3. 8 <i>Blue Print Akhir Skala Perceived Stress</i>	45
Tabel 3. 9 <i>Koefisien Daya Beda Aitem Skala Aggressive Driving Behavior</i> ...	45
Tabel 3. 10 <i>Blue Print Akhir Skala Aggressive Driving Behavior</i>	46
Tabel 3. 11 <i>Klasifikasi Reliabilitas Alpha Cronbach</i>	47
Tabel 4. 1 <i>Data Demografi Berdasarkan Usia</i>	56
Tabel 4. 2 <i>Data Demografi Subjek Berdasarkan Jenis Kelamin</i>	56
Tabel 4. 3 <i>Data Demografi Subjek Berdasarkan Kelas</i>	57
Tabel 4. 4 <i>Data Demografi Subjek Berdasarkan Jurusan</i>	57
Tabel 4. 5 <i>Deskripsi Data Penelitian Skala Perceived Stress</i>	59
Tabel 4. 6 <i>Data Kategorisasi Skala Perceived Stress</i>	60
Tabel 4. 7 <i>Deskripsi Data Penelitian Skala Aggressive Driving Behavior</i>	61
Tabel 4. 8 <i>Data Kategorisasi Skala Aggressive Driving Behavior</i>	62
Tabel 4. 9 <i>Uji Normalitas Data Penelitian</i>	60
Tabel 4. 10 <i>Uji Linearitas Hubungan Data</i>	64
Tabel 4. 11 <i>Uji Hipotesis Data Penelitian</i>	65



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Konseptual	32
---------------------------------------	----



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran I : Surat Keputusan Dekan Fakultas Psikologi UIN Ar-raniry tentang Pembimbing Skripsi
- Lampiran II : Surat Izin Penelitian dari Fakultas Psikologi UIN Ar-raniry Banda Aceh
- Lampiran III : Surat Balasan Konfirmasi Penelitian dari SMK-SMTI Banda Aceh
- Lampiran IV : Surat Keterangan Selesai Penelitian dari SMK-SMTI Banda Aceh
- Lampiran V : Kuesioner Penelitian
- Lampiran VI : Tabulasi Data Penelitian
- Lampiran VII : Hasil Analisis Data Penelitian
- Lampiran VIII : Daftar Riwayat Hidup



Hubungan *Perceived Stres* dengan *Aggressive Driving Behavior* Pada SISWA Pengguna Sepeda Motor di SMK- SMTI BANDA ACEH

ABSTRAK

Peraturan lalu lintas dibuat agar dapat mengatur pengguna jalan supaya terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan. Namun ternyata masih banyak pengguna jalan yang melanggar aturan ketika sedang berkendara contohnya seperti, mengemudi agresif dengan melebihi batas kecepatan, melanggar aturan lalu lintas, membunyikan klakson berlebihan, dan membuntuti pengendara lain dengan jarak yang terlalu dekat. Tindakan melanggar aturan berlalu lintas tersebut dapat membahayakan pengendara dan orang lain yang istilah lainnya disebut *Aggressive Driving Behavior*, hal ini dipicu oleh salah satu faktor antara lain tekanan akibat proses belajar siswa dan lainnya yang dikaitkan dengan *perceived stress*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan *perceived stress* dengan *aggressive driving behavior* pada siswa SMK-SMTI Banda Aceh. Metode yang digunakan dalam penelitian adalah pendekatan kuantitatif dengan metode korelasional. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 200 siswa dengan teknik pengambilan menggunakan *simple random sampling*. Penelitian ini menggunakan alat ukur skala *Perceived Stress* dengan nilai reliabilitas 0,980 dan skala *Aggressive Driving Behavior* dengan nilai reliabilitas 0,988. Analisis data dilakukan dengan menggunakan uji korelasi *pearson product moment*. Hasil penelitian ini menunjukkan nilai koefisien $r = 0,845$ dengan nilai signifikan (p) sebesar 0,000 sehingga hipotesis yang dilakukan dalam penelitian ini dapat diterima. Hubungan kedua variabel menunjukkan hubungan positif dimana semakin tinggi *perceived stress* maka semakin tinggi pula *aggressive driving behavior* begitupun sebaliknya semakin rendah *perceived stress* maka semakin rendah pula *aggressive driving behavior*.

Kata kunci : *perceived stress, aggressive driving behavior, siswa*



**RELATIONSHIP BETWEEN PERCEIVED STRESS AND AGGRESSIVE
DRIVING BEHAVIOR IN MOTORCYCLE USER STUDENTS AT SMK-SMTI
BANDA ACEH**

ABSTRACT

*Traffic regulations are made in order to regulate road users to avoid unwanted things. However, it turns out that there are still many road users who break the rules while driving, for example, aggressive driving by exceeding the speed limit, breaking traffic rules, honking excessively, and following other drivers too closely. It becomes an action that can endanger other road users, this behavior can be known as aggressive driving behavior. There are several factors that influence aggressive driving behavior, one of which is perceived stress. This study aims to determine the relationship between perceived stress and aggressive driving behavior in students of SMK-SMTI Banda Aceh. The method used in the research is a quantitative approach with a correlational method. The sample in this study amounted to 200 students with the technique of taking using random sampling. The instruments used were the **Perceived Stress Scale**, with a reliability coefficient of 0.980, and the **Aggressive Driving Behavior Scale**, with a reliability coefficient of 0.988. Data analysis was conducted using Pearson product moment correlation test. The results of this study showed the coefficient value of $r = 0.845$ with a significant value (p) of 0.000 so that the hypothesis carried out in this study can be accepted. The relationship between the two variables shows a positive relationship, namely the higher the perceived stress, the higher the aggressive driving behavior and vice versa, the lower the perceived stress, the lower the aggressive driving behavior.*

Keywords: *perceived stress, aggressive driving behavior, students*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Alat transportasi adalah segala sarana yang digunakan manusia untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Fungsi dasarnya sederhana memudahkan manusia mencapai tujuan. Namun jika dilihat lebih dalam, transportasi bukan hanya soal berpindah lokasi, tetapi juga bagian dari kebutuhan dalam kehidupan manusia. Transportasi memiliki peran penting dalam kehidupan manusia. Kehadirannya tidak hanya mempermudah mobilitas, tetapi juga mempercepat interaksi sosial-ekonomi, memperluas jangkauan aktivitas, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Dengan transportasi, jarak yang jauh bisa ditempuh lebih cepat, sehingga manusia dapat mengakses pendidikan, pekerjaan, hingga layanan kesehatan dengan lebih mudah.

Namun, di balik dampak positif tersebut, perkembangan transportasi juga menimbulkan konsekuensi yang tidak bisa diabaikan. Pertambahan jumlah kendaraan di jalan raya seringkali menimbulkan masalah baru seperti kemacetan, polusi udara, hingga meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas. Di antara berbagai faktor penyebab kecelakaan, salah satu fenomena yang cukup menonjol adalah *aggressive driving* atau perilaku berkendara agresif.

Jalan raya adalah akses yang digunakan untuk melakukan aktivitas berpergian, baik pengguna alat transportasi roda dua, roda empat, pengguna sepeda hingga pejalan kaki. Dalam keterlibatan semua unsur tersebut memiliki resiko untuk mengalami kecelakaan lalu lintas jika tidak diiringi dengan kehati-hatian

dari pengguna jalan itu sendiri. Kecelakaan lalu lintas sering kali terjadi akibat para pengguna jalan yang kerap tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Padahal sudah terdapat peraturan yang di atur dalam UU RI No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Adanya peraturan tersebut supaya dapat memberikan keamanan dan kenyamanan pada pengguna jalan agar terhindar dari kecelakaan ketika sedang berkendara. Hal-hal yang diatur meliputi batas kecepatan saat berkendara, kegunaan lampu lalu lintas, fungsi rambu-rambu lalu lintas, peraturan pengguna jalur, serta kelengkapan ketika sedang berkendara seperti menggunakan helm.

Meskipun demikian dengan adanya aturan yang sudah ditetapkan pada kenyataannya masih banyak ditemukan para pengguna jalan yang tidak mematuhi peraturan dalam berkendara seperti, memacu kendaraan dengan melampaui batas kecepatan, membuntuti kendaraan lain dengan jarak yang terlalu dekat, melanggar lampu lalu lintas, bahkan membunyikan klakson sehingga mengganggu pengguna jalan lain serta mengerem secara tiba-tiba dan berakhir dengan terjadinya kecelakaan.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah kejadian di jalan yang datang tanpa direncanakan, melibatkan kendaraan, dengan atau tanpa pengguna jalan lain, yang berakhir pada hilangnya nyawa atau kerugian harta benda." Kecelakaan lalu lintas (laka lantas) dinyatakan sebagai penyebab utama kematian akibat cedera tidak disengaja. Fakta ini bukan sekadar definisi hukum. Kecelakaan lalu lintas telah menjadi salah satu penyebab utama kematian akibat cedera yang tidak disengaja

(Syahriza, 2019). Data *World Health Organization* (WHO) mencatat, setiap tahun sekitar 1,19 juta jiwa melayang di jalan. Tragisnya, 92% dari kematian itu terjadi di negara-negara berkembang dengan pendapatan menengah ke bawah (WHO, 2023).

Fenomena ini menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas bukan hanya masalah transportasi, tetapi juga masalah sosial, ekonomi, dan kesehatan masyarakat. Tingginya angka kejadian ini menuntut perhatian serius, baik dari pemerintah, peneliti, maupun masyarakat luas. Salah satu fenomena yang sering luput dari perhatian adalah maraknya pengendara sepeda motor di Indonesia yang masih berstatus pelajar, berada di bawah umur, dan belum memiliki Surat.

Khususnya usia remaja hal tersebut terjadi dikarenakan masa remaja adalah masa dimana anak sedang mengalami proses pengembangan yang menyebabkan seseorang mengalami perubahan pada diri remaja baik secara fisik maupun secara mental. Pada umumnya dalam proses perubahan itu yang menjadi pemicu dirinya melakukan hal seperti melanggar aturan atau agresif dalam berkendara. Ada beberapa faktor yang membuat remaja dibawah umur bisa mengendarai sepeda motor antara lain kurangnya sanksi tegas yang di berikan oleh orang tua kepada remaja dibawah umur. Faktor lainnya juga karena orang tua yang mengizinkan dan memfasilitasi anak untuk mengendarai sepeda motor walaupun tidak memiliki SIM.

Di sisi lain, perkembangan zaman membawa tantangan besar bagi remaja. Tekanan dari lingkungan, baik dari keluarga maupun pergaulan, kerap meninggalkan luka yang tak kasat mata. Ketidakharmonisan dalam keluarga,

konflik dengan teman sebaya, hingga perasaan terabaikan, dapat memicu permasalahan emosional. Tak jarang, remaja melampiaskan perasaan itu dalam bentuk perilaku agresif, tindakan impulsif, sulit berkonsentrasi, rasa cemas yang berlebihan, bahkan kehilangan harapan. Kondisi emosional yang tidak stabil ini dapat memengaruhi cara mereka mengambil keputusan, termasuk saat berada di jalan raya. Ketika emosi menguasai kemudi, risiko kecelakaan pun meningkat. Permasalahan emosional pada remaja seringkali tidak tampak di permukaan, tetapi tercermin dalam sikap dan tindakan mereka. Ada yang menjadi lebih agresif, mengambil keputusan secara impulsif, sulit berkonsentrasi, diliputi rasa cemas, bahkan merasa kehilangan harapan-harapan yang dulu mereka genggam. (Azmi, 2015)

Pengendara berusia muda seringkali terlibat dalam perilaku *speeding* yang berakibat fatal, sedangkan pengendara yang berumur cenderung lebih awas, namun tidak menutup kemungkinan terlibat dalam kecelakaan fatal. Risiko fatalitas pada kecelakaan lalu lintas terhadap pengendara muda cenderung berkaitan dengan pengambilan tindakan berisiko dan berbahaya, sedangkan pada pengendara yang lebih berumur berkaitan dengan kondisi kesehatan dan respon yang lambat Haq dkk (2021). Pengendara berusia belia (di bawah 17 tahun) umumnya mudah terpengaruh emosi, kurang bisa mengendalikan diri, belum bisa bertanggung jawab atas dirinya sendiri, dan berisiko melakukan tindakan yang membahayakan pengguna jalan. Selain itu, pengalaman berkendara yang dimiliki pun belum mumpuni jika dibandingkan dengan individu yang lebih dewasa Chrisnatalia (2023). Hal ini didukung oleh penelitian Hartanto (2021) bahwa

kurangnya pengalaman berkendara berpengaruh secara langsung dan simultan terhadap perilaku berkendara agresif. Lebih lanjut, hasil penelitian pada pengendara sepeda motor berusia antara 17 sampai 55 tahun menyatakan bahwa pengalaman berkendara mempengaruhi driving aggressivity (Lady dkk 2020).

Selama tahun 2023, Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Polda Aceh mencatat ada 710 orang yang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Angka ini naik sekitar 5% dibandingkan tahun sebelumnya, yang tercatat 677 orang. Dari segi lokasi, Kota Banda Aceh menjadi daerah dengan jumlah kecelakaan terbanyak, yaitu mencapai 683 kasus. Sedangkan Kabupaten Bireuen dan Aceh Timur juga mencatat angka kecelakaan yang cukup tinggi, masing-masing dengan 483 dan 424 kasus. Dan korban terbanyak adalah kalangan pelajar yaitu 1.663 kasus (Serambinews.com, 2023) Berdasarkan data tersebut, disadari atau tidak kecelakaan lalu lintas telah menjadi salah satu penyebab kematian terbesar di Indonesia. Sejalan dengan hasil observasi dan pengamatan peneliti bahwa yang sering terjadi dari perilaku aggressive driving pada anak-anak remaja kerap menimbulkan kecelakaan ringan, sedang hingga yang paling parah berupa kematian di jalan raya.

Menurut Tarigan (2021), terdapat dua jenis gaya berkendara, yaitu berkendara prososial (*Prosocial Driving Behavior*) dan berkendara agresif (*Aggressive Driving Behavior*). Perilaku berkendara prososial adalah perilaku berkendara yang memprioritaskan keselamatan pengendara dan orang-orang di sekitarnya Moudina (2021). Sebaliknya, perilaku berkendara agresif merupakan perilaku berkendara yang berpotensi membahayakan pengendara dan orang-orang

di sekitarnya. Merujuk kepada Tasca (1996), pengendara agresif (*aggressive driver*) cenderung melakukan perilaku mengebut (*speeding*), mengabaikan lampu lalu lintas, membunyikan klakson saat tidak diperlukan, mengedipkan lampu jauh, dan membuat gestur tubuh disertai mimik wajah tertentu. Perilaku berkendara agresif seringkali terjadi di situasi kemacetan dimana terjadi status *anonymity* yang memungkinkan terjadinya pelarian diri. Selain itu, perilaku ini dapat timbul ketika pelaku berada keadaan emosi yang tidak stabil (misalnya marah), *overestimate* kemampuan berkendara yang dimiliki, cenderung agresif, dan senang mencari sensasi tertentu. Perilaku-perilaku tersebut tidak dimaksudkan untuk menyakiti orang lain secara sengaja, akan tetapi dimotivasi oleh ketidaksabaran, ketidaknyamanan, sikap permusuhan, dan usaha untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

Aggressive Driving Behavior (Perilaku Berkendara Agresif) sendiri didefinisikan sebagai perilaku mengemudi yang egois, melanggar lalu lintas, dan menyebabkan situasi berbahaya yang dapat berujung pada kecelakaan Afifah dkk (2021). Definisi lain dari Perilaku Berkendara Agresif adalah perilaku berkendara di bawah gangguan emosi yang memaksakan suatu risiko bahaya pada pengendara Nugraha dkk. (2020), sedangkan menurut Akbar (2023), *aggressive driving* adalah perilaku yang disengaja yang bertujuan untuk menyerang atau menyakiti pengendara lain, penumpang, atau penyeberang jalan secara fisik atau psikis. Maka, dapat disimpulkan bahwa Perilaku Berkendara agresif adalah perilaku berkendara yang tidak sesuai dengan norma di masyarakat dan membahayakan keselamatan pengendara dan orang-orang disekitarnya (pengendara lain,

pesepeda, pejalan kaki, dan lain sebagainya).

Objek Penelitian ini tertuju pada Sekolah Menengah Kejuruan Sekolah Menengah Teknik Industri (SMK-SMTI) yang ada di Banda Aceh. SMK-SMTI adalah satu-satunya sekolah yang hanya ada 6 di Indonesia dan salah satunya di Aceh. SMK- SMTI ini berbeda dengan Sekolah Menengah Kejuruan pada umumnya, SMK-SMTI sendiri berada di bawah naungan Kementerian Perindustrian. Terdapat 3 jurusan yang ada di dalam SMK-SMTI Banda Aceh yaitu Teknik Kimia Industri, Analisis Pengujian Laboratorium, Teknik Mekanik Industri. Sistem akademik di SMK-SMTI Banda Aceh juga sangat berbeda dengan sekolah pada umumnya terdapat beberapa Pelajaran yang mana di antaranya gabungan dari Matematika, Fisika dan Kimia. Sistem pembelajaran yang rumit menjadi salah satu alasan peneliti menjadikan SMK-SMTI sebagai objek penelitian pada judul tersebut. Banyak hal yang dapat memicu terjadinya *Perceived Stress* pada siswa di Sekolah tersebut.

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan oleh peneliti bahwa, kegiatan sistem block yang dilakukan oleh siswa SMK-SMTI Banda Aceh mengharuskan mereka berpindah lokasi dari gedung A ke gedung B. Hal tersebut juga menjadi kesempatan bagi siswa melakukan *aggressive driving behavior* seperti, balap-balapan, berjalan berdampingan antara pengendara satu dengan pengendara lain, dan berkendara dengan membawa penumpang melebihi kapasitas. Situasi lokasi penelitian ini seperti jalan yang sering dilalui oleh siswa terbilang sempit dan padat oleh pedagang maupun pengguna jalan lainnya. Adanya beberapa sekolah dan instansi juga menimbulkan kemacetan sehingga terkadang terjadi kecelakaan. Dengan demikian peneliti

menganggap bahwa siswa SMK-SMTI Banda Aceh sangat tepat untuk menjadi sampel penelitian dalam penulisan skripsi ini.

Fenomena *Aggressive Driving Behavior* di atas juga peneliti temukan pada siswa SMK-SMTI Banda Aceh sebagaimana dalam hasil wawancara berikut :

Wawancara I

“Iya mau gimana lagi kak, kalo engga balap nanti gadikasih masuk kak apalagi pas sistem block. Karena pagi-pagi itu harus kumpul laporan.”
(A, Laki-laki, Kelas, Rabu, 20 Agustus 2025).

Wawancara II

“kalau siang jalan padat kali kak, karena sekalian sama SMA 2 terus ditambah jalan depan MIN rame kali jadinya macet makanya kadang harus pandai nyelip-nyelip terus jadinya kami dempet dengan pengendara lain. Udah gitu anak-anak cowo ni disitu lagi macet dia ngeber-ngeber jadinya ribut.”
(I, A Perempuan, Kelas XI, 20 Agustus 2025).

Wawancara III

“Lagi masa muda kak, sekalian hobby terus seru aja gitu balap-balap, biasanya kami pulang sekolah pengen cepat-cepat ketempat nongkrong kak soalnya pening kali belajar dari pagi sampe sore, belum lagi kena sistem block. Makanya saya berasa puas aja kalo kebut-kebutan”
(R.A, laki-laki, Kelas XI, 5 Februari 2025)

Dapat disimpulkan dari hasil wawancara diatas yang dilakukan oleh peneliti terhadap siswa SMK-SMTI Banda Aceh menyatakan bahwa terdapat siswa di lokasi penelitian ini yang mengendarai motor dengan melebihi batas kecepatan, berkendara dengan jarak yang terlalu dekat, dan menggeber-geberkan motor yang menggunakan knalpot racing hingga mengganggu kenyamanan pengendara lainnya. Hasil dari wawancara tersebut menunjukkan perilaku

aggressive driving yang dilakukan oleh siswa SMK-SMTI Banda Aceh. Oleh karena itu *aggressive driving* yang dilakukan oleh siswa berdampak negatif seperti, dapat menyebabkan hal-hal yang memicu terjadinya kecelakaan dan mengganggu ketentraman dan kenyamanan pengguna jalan lain.

Ada beberapa hal yang membuat seorang remaja berperilaku agresif, yang mana seorang remaja sedang mengalami proses pertumbuhan yang memicu banyak perubahan fisik maupun kematangan emosional. Pada masa remaja banyak hal yang bisa terjadi salah satunya mengalami Persepsi Stress (*Perceived Stress*). Faktor itulah yang membuat peneliti menjadikan *Perceived Stress* sebagai variabel yang mempengaruhi remaja berperilaku agresif. Dikutip dari WHO (2023), stres adalah kecemasan dan ketegangan mental yang muncul pada saat individu berada dalam situasi sulit. Stres juga dapat diartikan sebagai situasi dimana individu merasa berada di bawah tekanan, kewalahan, ataupun kesulitan dalam menghadapi suatu keadaan (UNICEF, 2022). *Perceived stress* dalam pandangan Cohen dkk (1983) adalah bagaimana individu menafsirkan berbagai hal dalam hidup yang dapat memicu stres baik lewat pemikiran dan atau perasaan serta bagaimana cara mengatasinya.

Menurut Varghese dkk (2015), *perceived stress* didefinisikan sebagai persepsi individu terhadap stres dengan tidak menekankan pada seberapa sering peristiwa yang menimbulkan stres terjadi, namun bagaimana seseorang mempersepsikan stres dalam kehidupan mereka dan kapasitas mereka dalam menghadapinya. Di sisi lain, Liu dkk (2022) berpendapat bahwa *perceived stress* adalah penilaian individu mengenai seberapa mengancam dan berbahaya stimulus

atau *stressor* dan kapabilitas individu dalam mengatasinya. Satiarida dan Yanuviant (2017) menyebutkan bahwa stres mempengaruhi perilaku berkendara agresif di kota Bandung sebanyak 29,7%. Hasil penelitian ini serupa dengan penelitian yang dilakukan oleh (Ashari & Hartati, 2017).

Di sisi lain, hasil penelitian penelitian Sabir dkk (2018) menyebutkan bahwa *perceived stress* pengendara secara positif mempengaruhi perilaku mengemudi menyimpang, diantaranya yaitu mengebut (*speeding*). Sedangkan, penemuan oleh Ge dkk (2014) menyebutkan bahwa *perceived stress* berkorelasi secara signifikan terhadap sub-kategori *dangerous driving*, yaitu *aggressive driving*. *Perceived Stress* dipilih menjadi independent variabel karena dinilai identik dan relevan dengan situasi pengendara di jalan. Selain itu, mayoritas penelitian mengenai perilaku berkendara dikaitkan dengan stres, namun masih sedikit temuan yang membahas pengaruh dari persepsi stres terhadap perilaku agresif berkendara. Oleh karenanya, variabel ini dinilai layak untuk diteliti lebih jauh.

Adanya tuntutan yang berbeda terhadap kondisi lingkungan Pendidikan menyebabkan terjadinya tuntutan yang berbeda pula terhadap perilaku yang ditunjukkan oleh siswa SMK-SMTI. Hal tersebut yang menjadi keluhan oleh siswa sebagai faktor yang membuat mereka stress. Secara umum, *perceived stress* merujuk pada persepsi individu terhadap berbagai tekanan atau situasi dalam kehidupan yang menimbulkan stres, serta penilaian terhadap kemampuannya dalam menghadapi dan mengelola stres tersebut. Dengan kata lain, konsep ini tidak hanya mencakup keberadaan stres itu sendiri, tetapi juga bagaimana

seseorang menilai dan merespons tekanan yang dialaminya dalam kehidupan sehari-hari Varghese dkk (2015).

Perceived stress yang dibahas dalam penelitian ini adalah persepsi siswa terhadap perasaan stres yang muncul akibat berbagai tekanan akademik yang mereka alami. Tekanan tersebut bisa berasal dari beban kerja yang berat, tenggat waktu yang ketat, maupun penilaian mereka terhadap kemampuan diri sendiri. Jadi, stres ini merupakan reaksi siswa terhadap rangsangan yang mereka terima dalam lingkungan belajar. Seperti halnya yang terjadi pada siswa di SMK-SMTI Banda Aceh dengan beberapa tuntutan yang dirasakan oleh siswa saat proses belajar dapat menjadi tekanan yang memicu terjadinya *perceived stress*.

Fakta lapangan yang ditemukan oleh peneliti pada saat melakukan observasi tanggal 05 februari 2025 dapat disimpulkan bahwa siswa SMK-SMTI menunjukkan perilaku *aggressive driving*. Adanya tekanan yang membuat mereka melampaikan hal tersebut dalam berkendara. Tuntutan tersebut sangat terasa ketika siswa SMK-SMTI memasuki proses sistem *block* yaitu sistem yang mewajibkan para siswa untuk belajar praktikum di Laboratorium selama 2 minggu. Di dalam sistem *block* tersebut siswa harus menyelesaikan laporan praktikum setiap harinya tanpa adanya jeda selama 2 minggu tersebut. Dengan demikian sangat wajar siswa merasa tertekan sehingga memicu terjadinya *perceived stress*. Contoh lapangan yang peneliti dapatkan adalah ketika mereka selesai proses belajar, beberapa siswa laki-laki seperti terburu-buru dalam berkendara, menggeber-geber motor yang dapat menyebabkan kebisingan, dan *speeding* (mengebut) dengan siswa yang lain.

Berdasarkan hasil uraian diatas menyatakan bahwa *perceived stress* menjadi salah satu faktor yang dapat mempengaruhi adanya perilaku *aggressive driving*. Hal tersebut menjadi ketertarikan bagi peneliti untuk dapat mengkaji lebih lanjut mengenai “hubungan *perceived stress* dengan *aggressive driving* behavior pada siswa pengguna sepeda motor di SMK-SMTI Banda Aceh”.

B. Rumusan Masalah

Bedasarkan penjelasan latar belakang yang sudah dideskripsikan sebelumnya, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah apakah ada hubungan *Pecived Stress* dengan *Aggeressive Driving Behavior* pada remaja pengguna sepeda motor di SMK- SMTI Banda Aceh.

C. Tujuan Penelitian

Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan *Perceived Stress* dengan *Aggressive Driving Behavior* pada remaja pengguna sepeda motor di SMK-SMTI Banda Aceh.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberi manfaat secara teoritis maupun secara praktis :

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan menjadi referensi dan pengetahuan terkait bidang psikologi, khususnya pada bidang psikologi sosial yang berkaitan dengan *perceived stress* serta *Aggressive Driving Behavior* pada remaja yang masih di bawah umur. Hasil penelitian ini dapat memperkaya literatur di bidang psikologi sosial, terutama mengenai bagaimana tekanan

psikologis (*perceived stress*) dapat mendorong munculnya perilaku agresif dalam interaksi sosial sehari-hari, seperti di jalan raya. Temuan ini juga dapat menjadi rujukan bagi penelitian selanjutnya yang ingin mengeksplorasi hubungan antara faktor psikologis dengan perilaku sosial remaja, sekaligus memperkuat teori-teori yang sudah ada terkait stres dan agresivitas.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Siswa

Menambah wawasan dan memberi informasi kepada siswa terkait tentang *perceived stress* dan *aggressive driving behavior*.

b. Bagi Orang Tua

Penelitian ini diharapkan dapat merubah pandangan orang tua dalam mempertimbangkan keputusan yang memberikan izin kepada anak mengendarai sepeda motor sedangkan masih di bawah umur.

c. Bagi Sekolah

Agar kedepannya dapat mengambil langkah untuk memahami situasi siswa yang mulai berperilaku agresif dalam berkendara. Hal itu dapat mencegah siswa/i mengalami kecelakaan.

E. Keaslian Penelitian

Berikut beberapa penelitian sebelumnya yang relevan terkait variabel yang akan diteliti agar menjadi referensi dan tidak terjadi kesamaan dengan penelitian ini diantaranya adalah sebagai berikut:

Berdasarkan penelitian sebelumnya yaitu penelitian Samara dkk (2022), dengan judul “Hubungan Tingkat Stres dengan Perilaku *Aggressive Driving* Pada Pengemudi Ojek Online di Kota Kupang”. Penelitian ini menggunakan metode desain penelitian observasional analitik dengan rancangan *cross sectional*. Dengan jumlah sample sebanyak 100 orang, Pengumpulan data menggunakan kuesioner *The Depression Anxiety Stres Scale (DASS 42)* dan *Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS)* pada pengemudi ojek online di kota Kupang. Meski terlihat hampir sama tetapi Adapun perbedaan yang dapat dilihat dari penelitian ini ialah subjek penelitian ini dengan penelitian yang sedang diteliti penulis berbeda. Perbedaan juga terdapat pada skala yang digunakan dalam penelitian ini. Objek dalam penelitian ini juga berbeda dengan yang diteliti oleh penulis dan perbedaan terakhir dapat dilihat dengan jumlah sampel penelitian ini yang berjumlah 100 orang sedangkan peneliti memiliki 200 orang yang akan menjadi penelitian penulis.

Penelitian selanjutnya dari peneliti Moudina (2021) dengan judul “*The relationships of emotional intelligence with prosocial and aggressive driving styles*”. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif korelasional dengan jumlah sampel 659 orang, Alat ukur perilaku berkendara menggunakan *prosocial and aggressive driving inventory (PADI)* yang dibuat oleh Harris dkk (2014), Alat ukur kecerdasan emosional diadaptasi dari alat ukur Schutte *Emotional Intelligence Scale (SEIS)* yang dikemukakan oleh Schutte dkk (1998) berdasarkan teori Salovey & Mayer (1990). Terdapat beberapa perbedaan dalam penelitian ini dengan penelitian yang diteliti oleh peneliti diantaranya, salah satu

variabel penelitian yang berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti, alat ukur yang digunakan oleh penulis dalam penelitiannya berbeda dengan alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini. Kemudian subjek dan objek yang digunakan dalam penelitian ini berbeda dengan penelitian yang akan dilakukan peneliti berbeda. Jumlah sampel yang didalam penelitian ini adalah berjumlah 659 orang sedangkan jumlah sampel yang digunakan oleh peneliti berjumlah 200 orang.

Penelitian berikutnya dari Ashari (2017) dengan judul Hubungan antara Stress, kecemasan, depresi dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa. Dalam penelitian ini, peneliti memakai teknik purposive sampling dengan melibatkan 73 peserta. Untuk mengumpulkan data, digunakan dua alat ukur, yaitu Skala Kecenderungan Aggressive Driving dan Skala Depression Anxiety Stress Scale (DASS). Dari DASS, yang dipakai adalah tiga bagian, yaitu subskala stres, kecemasan, dan depresi, yang sudah disesuaikan agar cocok dengan kebutuhan penelitian. Perbedaan dengan penelitian ini ialah jumlah variabel dan variabel yang berbeda juga skala yang digunakan berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Kemudian sampel pada penelitian ini dilihat dari tabel penentuan jumlah sampel *Isaac dan Michael* dengan tingkat kesalahan 10% dan tingkat kepercayaan 95% maka jumlah sampel penelitian ini berjumlah 200.

Penelitian berikutnya dari peneliti Satiarida, dan Yanuvianti (2019) dengan judul “Hubungan Stres Berkendara dengan Perilaku Mengemudi Berisiko pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung”. Penelitian ini menggunakan metode

korelasional dengan melibatkan 232 pengendara sepeda motor berusia 20 hingga 25 tahun yang melanggar peraturan lalu lintas di Kota Bandung. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan alat ukur yang telah dimodifikasi dari *Driver Stress Inventory* (DSI) yang dikembangkan oleh Matthews, Desmond, Joyner, Carcary, dan Gilliland (1996), serta *The Behavior of Young Novice Drivers Scale* (BYNDS) yang dikembangkan oleh Scott-Parker, Watson, dan King (2010). Teknik yang digunakan oleh penelitian ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Sampel yang digunakan oleh penelitian ini adalah pengendara motor yang berusia 20-25 tahun dan wilayah penelitian yang berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti.

Penelitian selanjutnya Aliyah dan Kusdiyati (2021) dengan judul “Pengaruh *Perceived Social Support* terhadap *Psychological Distress* pada Remaja X di Masa Pandemi COVID-19”. Penelitian ini menggunakan metode kausalitas dengan pendekatan kuantitatif. Pengukuran dilakukan menggunakan instrumen yang telah diadaptasi ke dalam konteks Indonesia, yaitu *Kessler Psychological Distress Scale* (K10) dan *Multidimensional Scale of Perceived Social Support* (MSPSS). Sampel penelitian terdiri dari 680 remaja SMA di Jawa Barat yang dipilih melalui teknik convenience sampling. Analisis data dilakukan menggunakan uji regresi linear. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dimensi dukungan keluarga memberikan pengaruh paling signifikan terhadap variabel yang diteliti. Adapun perbedaan penelitian ini ialah jenis penelitian regresi yang mana dalam penelitian ini mencari pengaruh, sedangkan jenis penelitian yang dilakukan oleh penulis ialah korelasional yakni peneliti ingin mengetahui hubungan yang antara kedua variabel

tesebut.

Berdasarkan beberapa pemaparan hasil penelitian di atas terlihat jelas terdapat beberapa perbedaan dengan penelitian ini. Oleh karena itu hal ini menjadi bukti keaslian dari penelitian ini. Hal ini menyatakan bahwa penelitian ini adalah penelitian asli dari karya peneliti itu sendiri

