

**POLA *COPING* STRESS SOPIR LABI-LABI KOTA BANDA
ACEH PASCA BEROPERASI
TRANS KOETARADJA TRAYEK
KEUDAH-DARUSSALAM**

SKRIPSI

Diajukan Oleh

**FITA MARISA
NIM. 140402159
Prodi Bimbingan Konseling Islam**



**FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
DARRUSALAM BANDA ACEH
2019/1440 H**

SKRIPSI

**Diajukan Kepada Fakultas Dakwah dan Komunikasi
UIN Ar-Raniry Darussalam Banda Aceh
Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana S-1 dalam Ilmu Dakwah
Prodi Bimbingan Konseling Islam**

Diajukan Oleh:

**FITA MARISA
NIM 140402159**

Disetujui Oleh :

Pembimbing I,

Pembimbing II,

**Dr. Kusmawati Hatta, M.pd
NIP.196412201984122001**

**Drs. Umar Latif, MA
NIP.195811201992031001**

SKRIPSI

**Telah Dinilai oleh Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi
Fakultas Dakwah dan Komunikasi Uin Ar-Raniry
Dinyatakan Lulus serta Disahkan sebagai
Tugas Akhir untuk Memperoleh Gelar
Sarjana S-1 Ilmu Dakwah
Prodi Bimbingan Konseling Islam**

Diajukan Oleh:

**FITA MARISA
NIM. 140402159**

**Pada Hari/ Tanggal
Kamis, 24 Januari 2019 M
18 Jumadil Awwal 1440 H**

**di
Darussalam-Banda Aceh
Panitia Sidang Munaqasyah**

Ketua,

**Dr. Kusmawati Hatta, M.Pd
NIP. 196412201984122001**

Sekretaris,

**Drs. Umar Latif, MA
NIP. 195811201992031001**

Penguji I,

**Ismiati, M. Si
NIP. 197201012007102001**

Penguji II,

**Syaiful Indra, M. Pd, Kons
NIP. 199012152018011001**

Mengetahui.

**Dekan Fakultas Dakwah dan Komunikasi
UIN Ar-Raniry,**



**Dr. Fakhri S.Sos, MA
NIP. 196411291998031001**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya

Nama : FITA MARISA

Nim : 140402159

Jenjang : Strata Satu (S-1)

Jurusan/Prodi : Bimbingan Konseling Islam

Menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan disuatu Perguruan Tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis dan diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dirujuk dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka. Jika dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap menerima sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Dakwah Dan Komunikasi Uin Ar-Raniry.

Banda Aceh, 18 Januari 2019

Yang Menyatakan



ABSTRAK

Penelitian ini dengan judul “Pola *coping* stres sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam”. Fokus masalah dalam penelitian ini adalah, bagaimana kondisi psikologis sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam, bagaimana aktivitas pengoperasian angkutan labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam, bagaimana pola *coping* stres yang dilakukan sopir labi-labi kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi psikologis sopir labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja, aktivitas pengoperasian labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja, pola *coping* stres yang dilakukan sopir labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan metode deskriptif. Teknik pengumpulan data menggunakan teknik observasi nonpartisipan, wawancara semi terstruktur dan dokumentasi, dengan memilih 8 responden yang ditentukan dengan menggunakan *purposive sampling*. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi psikologis sopir labi-labi sangat tertekan setelah beroperasinya bus trans koetaradja, aktivitas pengoperasian angkutan labi-labi semakin menurun setelah beroperasinya bus trans koetaradja sehingga pendapatan mereka berkurang, pola *coping* stres yang dilakukan sopir labi-labi kota Banda Aceh pasca beroperasi bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam yaitu dengan menggunakan pola *coping* yang berfokus pada emosi (*emotional-focused coping*) dimana sopir labi-labi dengan perasaan yang tertekan, marah, benci, jadi mereka menyelesaikan emosi mereka dengan bercanda gurau, berusha, berdoa dan bertawakal. Peneliti memberikan rekomendasi kepada beberapa pihak yang terkait dalam penelitian ini, diantaranya: pemerintah Banda Aceh untuk meninjau kembali pengoperasian bus Trans Koetaradja, bagaimana membuat kebijakan sehingga ada keseimbangan antara bus Trans Koetaradja dengan angkutan labi-labi, ORGANDA untuk menstabilkan antara jadwal beroperasinya bus Trans Koetaradja dengan angkutan labi-labi, pemilik labi-labi mempertimbangkan lagi setoran yang diberikan karena setelah beroperasinya bus Trans Koetaradja pengoperasian labi-labi menjadi menurun dan menyebabkan pendapatan sopir labi-labi berkurang, sopir labi-labi untuk terus bersabar dan jangan pernah berhenti berusaha doa dan bertawakal walaupun sekarang pendapatan berkurang semenjak kehadiran bus Trans Koetaradja.

KATA PENGANTAR



Puji Syukur penulis panjatkan kehadirat Allah Subhanahu Wata'ala yang telah melimpahkan rahmat dan karunianya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini setelah melalui perjuangan panjang, guna memenuhi sebagian persyaratan mendapatkan gelar Sarjana pada Prodi Studi Bimbingan Konseling Islam UIN Ar-Raniry. Selanjutnya Shalawat beriring salam penulis panjatkan kepada Nabi Muhammad Shallallahu 'Alaihi Wasalam yang telah membawa umat manusia dari alam kebodohan kealam yang penuh ilmu pengetahuan. Adapun skripsi ini berjudul "**Pola Coping Stres Sopir Labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam.**"

Penulis banyak mendapat bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Oleh karena itu penulis dengan penuh rasa hormat mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Kedua orang tua tercinta, Ayahanda Mansur. T dan Ibunda Cut Rawani berkat pengorbanan dan doa keduanya penulis masih bisa mencicipi ilmu pengetahuan. Kakak tersayang Fitri Anti, S. Pd, Abang Aminsyah, SE, Adik Helmi Rohanda dan Ahmad Raihan dan juga untuk keluarga besar penulis yang telah memberikan motivasi serta selalu berdoa untuk kesuksesan penulis.
2. Ibu Dr. Kusmawati Hatta, M. Pd selaku Penasehat Akademik dan juga Pembimbing I yang telah membimbing, mengarahkan dan memberikan kontribusi yang sangat banyak dalam menyelesaikan skripsi ini.

3. Bapak Drs. Umar Latif, MA selaku Ketua Program Studi Bimbingan Konseling Islam Fakultas Dakwah dan Komunikasi dan juga Sebagai pembimbing II yang telah bersedia meluangkan waktunya dalam memberikan arahan dan bimbingan serta saran-saran kepada penulis.
4. Bapak Dr. Fakhri, S. Sos, MA selaku Dekan Fakultas Dakwah Dan Komunikasi Uin Ar-Raniry Banda yang telah banyak memberikan ilmu pengetahuan serta bimbingan.
5. Penulis juga amat berterimakasih yang sebesar-besarnya kepada sahabat-sahabatku tersayang seperjuangan Evi Alista, Efi Susanti, Intan Nurul Aini, Magfirah, Nuzul Hayani, Mawaddah, Kiki Trina, Sarah Septia dan juga kepada kawan-kawan di prodi BKI Angkatan 2014.

Segala usaha telah dilakukan untuk menyempurnakan skripsi ini, namun penulis menyadari bahwa dalam keseluruhan bukan tidak mungkin terdapat kesalahan baik dari penulisan maupun isi yang ada didalamnya. Akhirnya atas segala bantuan, dukungan, pengorbanan dan jasa-jasa yang telah diberikan semuanya penulis serahkan kepada Allah Subhanahu Wata'ala untuk membalasnya. *Amin Ya Rabbal 'Alamin.*

Banda Aceh, 24 Januari 2019
Penulis,

Fita Marisa

DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING	
LEMBAR PENGESAHAN SIDANG	
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	
ABSTRAK	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	6
D. Kegunaan dan Manfaat Penelitian	6
E. Definisi Operasional	7
F. Kajian Terdahulu	10
G. Sitematika Penulisan	11
BAB II LANDASAN KONSEPTUAL <i>COPING</i> STRES dan SISTEM	
 ANGKUTAN UMUM	12
A. Konsepsi Stres	12
1. Pengertian Stres	12
2. Faktor-faktor yang Menimbulkan Stres	14
3. Penyebab Stres	15
4. Dampak Stres	17
5. Jenis-jenis Stres	18
6. Stres dalam Pandangan Islam	19
B. Konsepsi <i>Coping</i> Stres	20
1. Pengertian <i>Coping</i> Stres	20
2. Bentuk-bentuk <i>Coping</i>	21
3. Proses <i>Coping</i> Stres	23
4. <i>Coping</i> menurut Islam	24
C. Konsepsi Sistem Angkutan Umum	25
1. Definisi Angkutan Umum	26
2. Undang-undang Lalu Lintas Angkutan Jalan	27
3. Pelanggaran Lalu Lintas Angkutan Umum	28
4. Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas	29
5. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas	33
6. Rute Trayek Angkuan Umum Labi-labi Kota Banda Aceh	34
BAB III METODE PENELITIAN	40
A. Metode dan Pendekatan Penelitian	40

B. Objek dan Subjek Penelitian	41
C. Teknik Pemilihan Subjek Penelitian	42
D. Teknik Pengumpulan Data	42
E. Teknik Analisis Data	46
F. Prosedur Penelitian.....	48
BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data Penelitian	51
1. Deskriptif data tentang kondisi psikologis sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja	51
2. Deskriptif aktivitas pengoperasian angkutan labi-labi pasca ... beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam	53
3. Deskriptif data pola <i> coping </i> stres sopir labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam	56
B. Pembahasan Data Penelitian.....	58
1. Kondisi psikologis sopir labi-labi pasca beroperasi bus Trans Koetardja trayek Keudah-Darussalam.....	59
2. Aktivitas pengoperasian angkutan labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam	62
3. Pola <i> coping </i> stres sopir labi-labi pasca beroperasi bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam	63
BAB V :PENUTUP	66
A. Kesimpulan.....	66
B. Rekomendasi	67
DAFTAR PUSTAKA	69
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYATA HIDUP.....	

جامعة الرانيري

AR - RANIRY

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan zaman terutama pada modern ini, banyak menimbulkan perubahan dan kemajuan-kemajuan dalam berbagai aspek kehidupan dalam masyarakat. Salah satu perubahan kemajuan yang dapat dilihat saat ini yaitu penggunaan transportasi angkutan umum yang ada di Kota Banda Aceh.

Muhajir, dkk menjelaskan bahwa, Banda Aceh merupakan ibukota provinsi Aceh yang menjadi pusat pemerintahan, Ekonomi, Politik, Sosial, dan Budaya. Kota Banda Aceh terdiri dari 9 Kecamatan, 17 Mukim, 70 Desa dan 20 Kelurahan.¹ Setiap tahunnya penduduk Banda Aceh mengalami peningkatan penduduk, semakin bertambahnya jumlah penduduk maka semakin meningkatnya sarana transportasi yang diperlukan.

Muhammad Irfan menyatakan, saat ini Kota Banda Aceh telah mengalami perkembangan yang pesat pasca bencana Tsunami.² Berkembangnya Kota Banda Aceh dalam kurun waktu 3 tahun setelah Tsunami telah menumbuhkan pusat-pusat pelayanan baru yang berpengaruh terhadap pertumbuhan kegiatan perekonomian khususnya kegiatan perdagangan dan jasa.

¹Muhajir, Muhammad Nasir, "Analisis Dampak Kebijakan Pemerintah pada Transportasi Publik Trans Koetaradja Terhadap Labi-Labi (Studi Kasus: Terminal Keudah-Darussalam)", Jurnal, Vol. 2 No. 4 November 2017 : 607-617. Diakses 02 Oktober 2017.

²Muhajir, Muhammad Nasir, *Analisis Dampak Kebijakan Pemerintah...*, hal. 609.

Dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk dan meningkatnya aktivitas perekonomian Kota Banda Aceh. Mengakibatkan adanya penambahan kepemilikan kendaraan pribadi yang cukup pesat. Apabila hal ini tidak didukung oleh sarana dan prasarana transportasi yang memadai akan menyebabkan timbulnya permasalahan lalu lintas yang cukup rumit dimasa yang akan datang. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Banda Aceh akan mengembangkan angkutan umum baru yaitu Bus Trans Koetaradja.

Menurut Pratiwi, G. D, layanan publik Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh bertujuan untuk mengurangi kemacetan yang terjadi di beberapa pusat aktivitas. Adapun peran penting bus ini untuk mencegah peningkatan volume kendaraan di badan jalan nasional di Banda Aceh. Dengan tujuan lain untuk mengurangi beban biaya pendidikan khususnya di bidang transportasi, meningkatkan pertumbuhan dan pelayanan, mengatasi masalah transportasi perkotaan, kesemerawutan parkir, kecelakaan lalu lintas dan polusi udara. Selain itu juga, jalur yang dilalui oleh bus Trans Koetaradja harus bebas hambatan dan bebas dari parkir serta adanya ketersediaan halte yang cukup sepanjang jalur yang dilalui.³

Disatu sisi ini sebuah terobosan baru bagi Pemerintah Banda Aceh untuk mengatasi kemacetan lalu lintas dengan mengembangkan angkutan umum Trans Koetaradja, tetapi disisi lain ada transportasi yang akan menerima dampak negatif dari kebijakan pemerintah tersebut yaitu transportasi labi-labi. Sejak kehadiran

³Pratiwi, G. D. (2016), “Analisis Permintaan Masyarakat Terhadap Transportasi Umum Di Kota Banda Aceh (Studi Kasus Trans Koetaradja)”, Kota Banda Aceh: Jurnal Ilmiah mahasiswa (JIM) Unsyiah. Diakses 02 Oktober 2017.

Transportasi bus Trans Koetaradja dikota Banda Aceh mengancam transportasi pengusaha labi-labi.

Berdasarkan hasil wawancara pada studi awal peneliti dengan sopir labi-labi Trayek Keudah-Darussalam pada tanggal 8 oktober 2017 menyatakan bahwa sejak keberadaan bus Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh mengancam eksistensi transportasi pengusaha labi-labi. Bus Trans Koetaradja malah membuat para pengusaha transportasi labi-labi menjadi susah. Ancaman terbayang dipikirkan para sopir labi-labi dalam sehari paling sebentar, mereka hanya mengantongi dua ratus ribu rupiah, sedangkan pendapatan mereka harus dipotong untuk membeli bahan minyak seratus ribu rupiah setoran kepada pemilik angkutan lima puluh ribu rupiah penghasilan sopir labi-labi bersih lima puluh ribu rupiah.⁴

Pengemudi labi-labi Trayek Keudah-Darussalam merupakan pekerja yang tidak memiliki jam kerja yang tetap dan penghasilan yang tidak menentu setiap harinya. Rata-rata mereka adalah lulusan SD atau SMP, tugas utama sebagai pengemudi idealnya adalah mampu mengemudikan kendaraan dengan baik dan benar, bertanggung jawab atas keselamatan dan kenyamanan penumpang, serta bertanggung jawab atas transportasi labi-labi yang dikendarai. Oleh karena itu, pengemudi seharusnya senantiasa berada dalam kondisi kesehatan yang prima, berkonsentrasi tinggi, dan disiplin dalam mematuhi aturan lalu lintas yang ada. Semua ini bertujuan agar menciptakan rasa aman dan nyaman bagi para penumpang maupun pengguna jalan lainnya.

⁴Wawancara dengan sopir labi-labi Trayek Keudah-Darussalam, 08 Oktober 2017.

Jenis pekerjaan sebagai sopir labi-labi merupakan pekerjaan yang rentan terhadap stres. Para pengemudi melakukan pekerjaan setiap hari selama berulang-ulang dan juga mengemban tanggung jawab untuk bisa membayarkan setoran serta mengumpulkan uang untuk kebutuhan sehari-hari ditengah tugasnya sebagai pengemudi labi-labi. Kondisi inilah yang bisa memicu para pengemudi labi-labi berada dalam perasaan stres. Pada dasarnya setiap individu menghadapi permasalahan di dalam hidupnya dalam jenis dan intensitas yang berbeda.

Menurut Zulfan Saam, dkk, stres merupakan reaksi tubuh dan psikis terhadap tuntutan-tuntutan lingkungan kepada seseorang. Reaksi tubuh terhadap stres misalnya berkeringat dingin, napas sesak, dan jantung berdebar-debar. Reaksi psikis terhadap stres misalnya frustrasi, tegang, marah, dan agresi. Dalam situasi stres terdapat sejumlah perasaan seperti frustrasi, ketegangan, marah, rasa permusuhan, atau agresi. Dengan kata lain, keadaan tersebut berada dalam tertekan.⁵

Disini dapat dilihat bahwasanya perlunya penanganan terhadap perasaan tertekan dan marah yang dirasakan oleh sopir labi-labi setelah beroperasinya bus Trans Koetaradja. Dalam penanganan yang dilakukan sopir labi-labi sebaiknya digunakan pola *coping* stres. Menurut Lazarus dalam Mochamad Nursalim pola *coping* stres adalah bentuk atau model untuk menata tuntutan yang dianggap membebani atau melebihi kemampuan sumber daya individu. Pola *coping* stres terbagi menjadi dua yaitu:pertama, *problem-focused coping* adalah strategi kognitif untuk penanganan stres atau *coping* yang digunakan oleh individu yang

⁵Zulfan Saam dkk, *Psikologi Keperawatan*, Cetakan Pertama (Jakarta:PT RajaGravindo Persada, 2012), hal. 126

menghadapi masalahnya dan berusaha menyelesaikannya. Kedua, *Emotional-focused coping* adalah untuk penanganan stres dimana individu memberikan respon terhadap situasi dengan cara emosional, terutama dengan menggunakan penilaian dalam *emotion-focused coping* ini seseorang menghadapi stres dengan fokus pada bagaimana menata dirinya secara emosional sehingga siap menghadapi stres itu sendiri.⁶

Kondisi tersebut di atas memunculkan banyak pertanyaan terhadap diri peneliti, bagaimana sopir labi-labi menyelesaikan perasaan tertekan yang terjadi dalam tuntutan pekerjaan mereka. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang **“Pola Coping Stres Sopir Labi-labi Kota Banda Aceh Pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam.** Hal ini penting mengingat angkutan umum untuk saat ini adalah Trans Koetardja yang masih eksis dalam mengangkut masyarakat.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka penelitian ini secara umum difokuskan pada: “Bagaimana pola *coping* stres sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam” mengingat banyaknya persoalan-persoalan di atas, maka penelitian ini secara khusus dirumuskan dalam bentuk pertanyaan yaitu:

1. Bagaimana kondisi psikologis sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam?

⁶Mochamad Nursalim, *Strategi dan Intervensi Konseling*, Cetakan Pertama (Jakarta Barat: Akademia Permata, 2013), hal. 79.

2. Bagaimana aktivitas pengoperasian angkutan labi-labi kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam?
3. Bagaiman pola *coping* stres yang dilakukan sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini secara umum untuk mengetahui pola *coping* stres sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam. Sedangkan tujuan secara khusus dari penelitian ini adalah untuk mengetahui:

1. Kondisi psikologis sopir labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja pasca beroperasi bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam.
2. Aktivitas pengoperasian angkutan labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam.
3. Pola *coping* stres yang dilakukan sopir labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam .

D. Kegunaan dan Manfaat Penelitian

Pertama, kegunaan penelitian ini adalah untuk mengasah peneliti dalam mendapatkan data, menganalisis data, sehingga menjadi satu karya yang dapat dibaca oleh semua orang. Selain itu juga berguna untuk memenuhi syarat dalam penyelesaian studi akhir pada Jurusan Bimbingan Konseling Islam di Fakultas Dakwah dan Komunikasi Uin Ar-Raniry Banda Aceh.

Kedua, manfaat penelitian ini adalah hasilnya dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk membuat kebijakan terkait pengoperasian labi-labi sebagai angkutan umum masyarakat Banda Aceh. Juga dapat dijadikan bahan rujukan dan bahan pertimbangan Fakultas Jurusan dan Dosen terkait dengan permasalahan yang dialami mahasiswa dalam menyelesaikan skripsi.

E. Definisi Operasional

Agar tidak menimbulkan kekaburan atau salah pengertian atas variabel dalam penelitian ini maka peneliti perlu merumuskan secara operasional yaitu: (1) pola *coping* stres sopir labi-labi Kota Banda Aceh (2) pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Banda Aceh pada Trayek Keudah-Darussalam.

1. Pola *coping* stres sopir labi-labi Kota Banda Aceh

Pertama, Pola Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) ialah sistem atau cara kerja.⁷ Sistem atau kerja disini menyangkut dengan model, cara atau bentuk yang diterapkan untuk sesuatu hal. Menurut Lazarus dalam Mochamad Nursalim menyatakan bahwa *coping* adalah suatu proses untuk menata tuntutan yang dianggap membebani atau melebihi kemampuan sumber daya individu. Pola *coping* stres terbagi menjadi dua bagian yaitu *problem-focused coping* adalah strategi kognitif untuk penanganan stres atau *coping* yang digunakan oleh individu yang menghadapi masalahnya dan berusaha

⁷Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Keempat (Jakarta:Balai Pustaka, 2018), hal. 1088.

menyelesaikannya. *Emotional-focused coping* adalah untuk penanganan stres dimana individu memberikan respon terhadap situasi dengan cara emosional.⁸

Dalam Kamus Lengkap Psikologi, istilah stres suatu keadaan yang tertekan baik secara fisik maupun psikologis.⁹ *Coping* stres merupakan respon organisme untuk menyesuaikan diri dengan keadaan yang tidak menguntungkan. Strategi mengatasi masalah dapat muncul sebagai respons terhadap suatu peristiwa atauantisipasi terhadap tuntutan yang akan datang.

Ketiga, Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, sopir adalah pengemudi mobil.¹⁰ Sopir labi-labi adalah pengemudi mobil angkutan umum yang mempunyai rute yang sudah ada, setiap hari sopir labi-labi mengemudi mobilnya untuk mencari penumpang. Labi-labi atau mobil angkutan umum adalah transportasi masyarakat Banda Aceh yang berukuran sedang dari angkutan umum lainnya.

Jadi, pola *coping* stres sopir labi-labi Kota Banda Aceh yang peneliti maksud adalah bentuk penanganan yang dilakukan sopir labi-labi dalam menyelesaikan perasaan tertekan setelah beroperasi Bus Trans Koetaradja.

⁸Mochamad Nursalim, *Strategi dan Intervensi Konseling*, Cetakan Pertama (Jakarta Barat: Akademia Permata, 2013), hal. 79.

⁹J.P. Chaplin, *Kamus Lengkap Psikologi* (Jakarta:PT RajaGrafindo Persada), hal. 488.

¹⁰Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga (Jakarta:Balai Pustaka,2007), hal. 1140

2. Pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam

Pertama, Pasca Beroperasi Dalam Kamus Bahasa Indonesia kata pasca berarti sesudah sedangkan beroperasi yang berarti melakukan pekerjaan.¹¹ Pasca Beroperasi yang dimaksud penulis disini adalah sesudah bekerjanya bus Trans Koetaradja.

Kedua, Bus Trans Koetaradja Dalam Kamus Bahasa Indonesia Bus kendaraan bermotor angkutan umum yang besar, beroda empat atau lebih, dapat memuat penumpang yang banyak.¹² Trans Koetaradja adalah transportasi terbaru di Banda Aceh yang memberikan layanan gratis. *Ketiga*, Trayek Keudah-Darussalam Dalam Kamus Bahasa Indonesia kata trayek adalah jalan yang dilalui; perjalanan yang ditempuh.¹³

Jadi yang dimaksud pasca beroperasi Bus Trans koetaradja Trayek Keudah-Darussalam yang peneliti maksud adalah sesudah beroperasi Bus Trans Koetaradja perjalanan yang menempuh dari Keudah-Darussalam.

¹¹Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia...*, hal. 846.

¹²Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Keempat (Jakarta:Balai Pustaka, 2018), hal. 228.

¹³Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia...*, hal. 1486

F. Kajian Terdahulu

Kajian terhadap penelitian terdahulu adalah hasil penelitian yang dilakukan sebelumnya yang dianggap mendukung terhadap kajian teori di dalam penelitian yang sedang dilakukan, serta didasarkan pada teori-teori dari sumber kepustakaan yang dapat menjelaskan dari rumusan masalah yang ada pada pembahasan skripsi ini. Untuk mendapat gambaran terhadap hasil penelitian yang dilakukan pada kesempatan ini dikaji hasil penelitian terdahulu:

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Oriza Fitra dengan judul penelitian skripsi “Strategi *Coping* Mahasiswa yang Kuliah Sambil Bekerja (Studi Di Fakultas Dakwah dan Komunikasi Uin-Arraniry Banda Aceh)”. Dari hasil penelitian yang dilakukan dapat diketahui strategi *coping* yang digunakan oleh Mahasiswa Fakultas Dakwah dan Komunikasi yang kuliah sambil bekerja lebih terfokus kepada Emosional atau yang disebut dengan (*Emosional Focused Coping*).¹⁴

Selain itu, Juli Andriyani juga meneliti *coping* stres pada wanita karier yang berkeluarga, dimana subjeknya wanita karir yang berkeluarga. Dalam penelitian ini cara mengatasi stres akibat peran ganda yang dijalannya berbagai macam cara yang sangat tergantung pada kepribadian, usia, intelegensi dan status sosial serta pekerjaannya.

Cara mengatasi stres dalam penelitian ini menggunakan 2 tipe *coping* yang biasanya dapat menurunkan stres yaitu *problem-focused coping* dan *emotion-*

¹⁴Oriza Fitra, “Strategi *Coping* Mahasiswa yang Kuliah Sambil Bekerja (Studi Di Fakultas Dakwah dan Komunikasi Uin-Arraniry Banda Aceh)”. (Banda Aceh: Fakultas Dakwah dan Komunikasi, 2017).

focused coping dalam penelitian ini peneliti meneliti wanita karir yang sudah berkeluarga, bagaimana stresnya mereka dalam manajemen waktu antara pekerjaan dan keluarga.¹⁵

G. Sistematika Penulisan

Skripsi ini akan ditulis dalam lima bab yaitu: bab satu pendahuluan, yang menjelaskan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan dan manfaat penelitian, definisi operasional, kajian penelitian terdahulu, dan sistematika penelitian. Bab dua berisi landasan konseptual *coping* stres dan sistem angkutan umum yang meliputi pengertian stres, faktor-daktor yang menimbulkan stres, penyebab stres, dampak stres, jenis-jenis stres, stres dalam pandangan Islam, pengertian *coping* stres, bentuk-bentuk *coping*, proses *coping*, *coping* menurut Islam, definisi sistem angkutan umum, undang-undang angkutan jalan, pelanggaran lalu lintas angkutan umum, jenis-jenis pelanggaran angkutan umum, upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas, rute-rute angkutan umum labi-labi kota Banda Aceh.

Bab tiga berisi tentang metode penelitian yang meliputi, metode dan pendekatan penelitian, objek dan subjek penelitian, teknik pemilihan subjek penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, teknik pengumpulan data penelitian, teknik analisis data, prosedur penelitian. Bab empat hasil penelitian dan pembahasan. Bab lima berisikan kesimpulan dan rekomendasi.

¹⁵Juli Andriyani “*Coping Stress Pada Wanita Karier Yang Berkeluarga*”, Jurnal Al-Bayan / Vol. 21, NO. 30, Juli - Desember 2014.

BAB II

LANDASAN KONSEPTUAL COPING STRES & SISTEM ANGKUTAN

A. Konsepsi Stres

Dalam sub bagian ini akan dibahas lima aspek yaitu: (1) pengertian stres; (2) faktor-faktor yang menimbulkan stres; (3) penyebab stres; (4) dampak stres; (5) jenis-jenis stres; (6) Stres dalam Pandangan Islam.

1. Pengertian Stres

Menurut Alex Sobur dalam Kamus Psikologi, stres adalah peristiwa yang menciptakan ketegangan fisiologis atau psikologis bagi individu yang tertimpa.¹⁵ Wayan Bagia menjelaskan, secara umum stres diartikan sebagai kondisi ketegangan yang tidak menyenangkan, karena seseorang secara subjektif merasa ada sesuatu yang membebani dirinya.¹⁶

Jenita Doli Tine Donsu mengemukakan, stres merupakan interaksi antara individu dengan lingkungan. Interaksi antara individu dengan lingkungannya yang saling memengaruhi itu dinamakan dengan interaksi transaksional yang di dalamnya terdapat proses penyesuaian.¹⁷ Definisi stres sangat beragam menunjukkan bahwa stres bukanlah suatu hal yang sangat sederhana.

¹⁵Alex Sobur, *Kamus Psikologi*, Cetakan Pertama (Bandung: CV Pustaka Setia 2016), hal. 518.

¹⁷Jenita Doli Tine Donsu, *Psikologi Perawatan*, Cetakan Pertama (Yogyakarta: Pustaka Baru Press, 2017), hal. 242.

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa stres merupakan keadaan dan tuntutan dan keadaan (*stressor*) tersebut menimbulkan ketegangan baik secara fisik maupun psikis. Stres juga dapat didefinisikan sebagai keseluruhan proses yang meliputi stimulasi, kejadian, peristiwa, dan respon, interpretasi individu yang menyebabkan timbulnya ketegangan yang diluar kemampuan individu mengatasinya.

Pendapat para pakar tentang stres dalam Iyup Yosep sebagai berikut: (1) Mc Nerney dalam Grenberg, menyebutkan stres sebagai reaksi fisik, mental, dan kimiawi dari tubuh terhadap situasi yang menakutkan, mengejutkan, membingungkan, membahayakan, dan merisaukan seseorang; (2) Hardjana menjelaskan stres sebagai keadaan atau kondisi yang tercipta apabila transaksi seseorang yang mengalami stres dan hal yang dianggap mendapatkan stress membuat orang yang bersangkutan melihat ketidaksepadanan antara keadaan atau kondisi dan sistem sumber daya biologis, psikologis, dan sosial yang ada pada nya; (3) Selye mengemukakan stres adalah tubuh akan memberikan reaksi tertentu terhadap berbagai tantangan yang dijumpai dalam hidup kita berdasarkan adanya perubahan biologi dan kimia dalam tubuh.¹⁸

Kesimpulan para ahli tentang stres yaitu, stress bisa terjadi karena manusia begitu kuat dalam mengejar keinginannya serta kebutuhannya dengan mengandalkan segala kemampuan dan potensinya. Stres merupakan keadaan terhadap tuntutan atau perubahan yang terjadi pada seorang diri individu.

¹⁸Iyup Yosep, *Keperawatan Jiwa*, (Bandung: PT Refika Aditama, 2010), hal. 45.

2. Faktor-Faktor yang Menimbulkan Stres

Menurut Triantoro Safaria ada beberapa faktor yang dapat menimbulkan stres pada individu yaitu:¹⁹

- a. Stressor Individual. Stressor ini terletak pada faktor internal individu seperti kepribadian, sikap terhadap stres dan faktor kognitif (penilaian terhadap stres).
- b. Stressor Interpersonal. Stressor ini berhubungan dengan adanya persoalan dalam proses interaksi dengan orang lain seperti permusuhan, konflik dengan teman, tetangga, bawahan, atasan atau orang-orang terdekat dalam keluarga. Rasa dendam dan permusuhan dengan orang lain akan menimbulkan ketegangan secara fisik sehingga meningkatkan sekresi hormon-hormon stres.
- c. Stressor Sosial. Stressor ini muncul didalam kehidupan sosial seperti terjadinya perubahan sosial yang cepat, urbanisasi, pemukiman kumuh, tingkat kriminalitas yang tinggi, kemacetan dan kepadatan lalu lintas, kepadatan pemukiman, konflik antar kelompok masyarakat, dan terisolasi individu dalam masyarakat yang semakin individualitas terutama di kota-kota besar.
- d. Stressor Lingkungan Fisik. Stressor ini datang dari lingkungan fisik di sekitar individu seperti cuaca, temperatur, kecepatan angin, kebisingan, populasi, dan bencana teknologi maupun bencana alam. Stressor ini sering

¹⁹Triantoro Safaria, *Autisme*, Cetakan Pertama (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2005), hal.42-44.

individu hadapi dalam kehidupannya sehingga memaksa individu untuk mampu melakukan adaptasi, melakukan *coping* terhadapnya.

- e. Stressor Organisasional. Stressor ini berada pada setting yang lebih khusus yaitu organisasi atau perusahaan. Jenis-jenis stressor yang timbul baik bersifat struktural, maupun kultural seperti stres pekerjaan, jadwal kerja yang padat, struktur tugas yang berat, kebijakan perusahaan yang negatif, budaya organisasi yang destruktif dan lain sebagainya.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan, faktor-faktor yang mempengaruhi stres terdiri atas stres individual, stress personal, stres sosial, stress lingkungan fisik, dan stress organisasional yang bisa menyebabkan stress yang sangat mempengaruhi individu. Banyak faktor yang bisa menimbulkan seseorang mengalami stres, yang dapat mempengaruhi kehidupan setiap individu.

3. Penyebab Stres

Ismiati menjelaskan, dalam bahasa sehari-hari stres dikenal sebagai stimulus atau respon yang menuntut individu untuk melakukan penyesuaian. Penyebabnya bermacam-macam mulai dari masalah yang terkait dengan pekerjaan, jabatan, keluarga, sekolah atau kuliah, cinta, kehilangan harta dan orang-orang yang disayangi, kemacetan lalu lintas di jalan raya, polusi udara, bahkan urusan rumah tangga. Stres adalah suatu sinyal dari dalam tubuh untuk mempersiapkan tubuh agar bertindak.²⁰

²⁰Ismiati, "Problematika dan Coping Stress Mahasiswa dalam Menyusun Skripsi" Jurnal Al-Bayun/Vol. 21. No. 32 Juli-Desember 2015. Di akses 18 juli 2018.

Jenita Doli Tine Donsu mengemukakan penyebab Stress terdiri dari 3 aspek yaitu:²¹

a. Diri Sendiri

Sumber Stres dalam diri sendiri, pada umumnya dikarenakan konflik yang terjadi antara keinginan dan kenyataan berbeda. Mengingat bahwa manusia adalah makhluk jasmani, maka stres dapat dibagi menjadi tiga yaitu Stressor Rohani (Spritual), Stressor Mental (Psikologi) dan Stressor Jasmani (Fisikal).

b. Keluarga

Sementara itu stres bersumber dari masalah keluarga, dapat terjadi karena adanya perselisihan masalah keluarga, masalah keuangan, serta adanya tujuan yang berbeda diantara anggota keluarga.

c. Masyarakat dan Lingkungan

Pada sisi lain, masyarakat dan lingkungan juga menjadi salah satu sumber stres. Kurangnya hubungan interpersonal, serta kurangnya adanya pengakuan dimasyarakat.

Berdasarkan pemaparan di atas, diketahui bahwa penyebab stress sangat beragam mulai dari pekerjaan, jabatan, keluarga, sekolah atau kuliah, cinta, kehilangan harta dan orang-orang yang disayangi, kemacetan lalu lintas di jalan raya, polusi udara, bahkan urusan rumah tangga. Sedangkan Jenita Doli Tine

²¹Jenita Doli Tine Donsu, *Psikologi Perawatan...*, hal. 254.

Donsu mengungkapkan penyebab stres terdiri dari diri sendiri, keluarga, masyarakat dan lingkungan.

4. Dampak Stres

Triantoro Safaria menyatakan, stres dapat menimbulkan dampak negatif bagi individu, dampak tersebut bisa merupakan gejala psikis maupun fisik. Dampak tersebut akan menimbulkan gejala-gejala tertentu antara lain:²²

- a. Gejala Fisiologis yang berupa keluhan sakit kepala, sembelit, diare, sakit pinggang, urat pada tengkuk, tekanan darah tinggi, kelelahan, sakit perut, mag, berubah selera makan, susah tidur dan kehilangan semangat.
- b. Gejala Emosional berupa keluhan seperti gelisah, cemas, mudah marah, gugup, takut, mudah tersinggung, sedih dan depresi.
- c. Gejala Kognitif berupa keluhan seperti susah berkonsentrasi, sulit membuat keputusan, mudah lupa, melamun secara berlebihan, dan pikiran kacau.
- d. Gejala Interpersonal yang berupa sikap acuh tak acuh pada lingkungan, apatis, agresif, minder, kehilangan kepercayaan pada orang lain, dan mudah mempersalahkan orang lain.
- e. Gejala Organisasional berupa meningkatnya keabsenan dalam kerja/kuliah, menurunnya produktifitas, ketegangan dengan rekan kerja, ketidakpuasan kerja menurunnya dorongan untuk beprestasi.

Kelima dampak stres yang dijelaskan di atas akan dialami oleh individu ketika dia mengalami stres, dan harus memahami gejala-gejala dengan baik agar

²²Triantoro Safaria, *Autisme...*, hal. 246

dapat melakukan tindakan preventif sehingga dapat mengurangi dampak negatif melalui *coping* yang efektif.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa dampak stres terhadap individu dapat dilihat dari gejala-gejala: gejala fisiologis, gejala emosional, gejala kognitif, gejala interpersonal, gejala organisasional. Dengan mengetahui gejala-gejala stres tersebut maka individu akan mampu mengurangi dampak negatif dari stres.

5. Jenis-Jenis Stres

Wayan Bagia mengelompokkan stres menjadi dua jenis, yaitu *eustress* dan *distress* penjelasan masing-masing jenis stres tersebut akan diuraikan sebagai berikut :²³

a. *Eustress*

Eustress yaitu hasil dari respon terhadap stress yang bersifat sehat, positif, dan konstruktif (bersifat membangun), *Eustress* merupakan pengalaman stress yang tidak berlebihan dan cukup untuk menggerakkan dan memotivasi orang agar dapat mencapai tujuan, dan mengubah lingkungan mereka berhasil dalam menghadapi tantangan pekerjaan.

b. *Distress*

Distress yaitu hasil dari respon terhadap stress yang bersifat tidak sehat, negatif, dan destruktif (bersifat merusak) terhadap kesehatan yaitu menyebabkan

²³Wayan Bagia, *Prilaku Organisasi*, Cetakan Pertama (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2015), hal. 114

gangguan baik mental (kognitif dan perilaku) maupun fisik yang menyerang stabilitas fungsi kerja organ tubuh. Stres memberikan dampak negatif pada karir karena bila stres berdampak pada penurunan stabilitas dan daya tahan tubuh maka kinerja individu akan menurun dan menghambat karir mereka.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan jenis-jenis stres ada dua yaitu *Eustress* hasil respon yang bersifat positif yang bersifat membangun dan *distress* hasil respon yang negatif yang bersifat merusak dan menyebabkan gangguan fisik dan mental.

6. Stres dalam Pandangan Islam

Istilah stres bukanlah istilah yang asing bagi kita, karena setiap orang dari berbagai lapisan masyarakat berpotensi untuk mengalami stres. Dalam Al-Qur'an stres juga dijelaskan, hal ini sesuai dengan firman Allah Subhanahu Wata'ala dalam surah Al-Baqarah Ayat 286, Allah Subhanahu Wata'ala berfirman.

لَا يُكَلِّفُ اللَّهُ نَفْسًا إِلَّا وُسْعَهَا لَهَا مَا كَسَبَتْ وَعَلَيْهَا مَا اكْتَسَبَتْ رَبَّنَا لَا تُؤَاخِذْنَا
 إِن نَّسِينَا أَوْ أَخْطَأْنَا رَبَّنَا وَلَا تَحْمِلْ عَلَيْنَا إَصْرًا كَمَا حَمَلْتَهُ عَلَى الَّذِينَ مِن
 قَبْلِنَا رَبَّنَا وَلَا تُحَمِّلْنَا مَا لَا طَاقَةَ لَنَا بِهِ ۗ وَاعْفُ عَنَّا وَارْحَمْنَا ۗ أَنْتَ
 مَوْلَانَا فَانصُرْنَا عَلَى الْقَوْمِ الْكَافِرِينَ ﴿٢٨٦﴾

Artinya “Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya. Ia mendapat pahala (dari kebajikan) yang diusahakannya dan ia mendapat siksa (dari kejahatan) yang dikerjakannya. (mereka yang berdoa); ya tuhan kami janganlah engkau hukum kami jika kami lupa atau bersalah. Ya Tuhan kami jangan engkau bebaskan kepada kami beban yang berat sebagaimana engkau bebaskan kepada orang-orang sebelum kami. Ya Tuhan kami jangan engkau pikulkan kepada kami apa yang tak sanggup kami

memikulnya. Beri maaf lah kami, ampunilah kami, dan rahmatilah kami. Engkau penolong kami terhadap kaum yang kafir.” (QS. Al-Baqarah:286).²⁴

Ayat di atas menjelaskan bahwa segala tekanan dan cobaan dalam kehidupan seperti kesempitan hidup. Permasalahan yang melanda merupakan karunia Allah Subhanahu Wata'ala kepada manusia berdasarkan kemampuan manusia itu sendiri. Stres juga dikategorikan sebagai ujian hidup. Boleh jadi disebabkan kesempitan hidup mengundang stres dan tekanan yang negatif. Apalagi mereka yang mengalami permasalahan akibat musibah. Namun hanya diri kita sendiri yang dapat menjadikan tekanan tersebut mendatangkan kesan yang baik atau sebaliknya.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa dalam kehidupan ini tidak lepas dari permasalahan kehidupan. Stres juga masalah Kehidupan namun tergantung dari diri kita sendiri untuk menjadikan masalah tersebut mendatangkan kesan yang baik atau malah menjadi hambatan bagi diri individu itu sendiri.

B. Konsep Coping

Dalam sub bagian ini akan dibahas tiga aspek yaitu: (1) pengertian *coping*; (2) bentuk-bentuk *coping*; (3) proses *coping* stres;(4) *Coping* Menurut Islam.

1. Pengertian Pola Coping

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) kata pola diartikan sebagai sistem atau cara kerja.²⁵ Sistem atau cara kerja disini menyangkut dengan

²⁴Departemen Agama Republik Indonesia, *Al-Quran Dan Terjemahannya*, (Semarang:CV Alwah, 2006), hal. 72.

²⁵Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Keempat, (Jakarta: Balai Pustaka, 2008), hal.1088

model, cara atau bentuk yang diterapkan untuk sesuatu hal. Chaplin dalam Kamus Lengkap Psikologi mengemukakan *coping* adalah tingkah laku atau tindakan penanggulangan; sembarang perbuatan dalam mana individu melakukan interaksi dengan lingkungan sekitarnya dengan tujuan menyelesaikan sesuatu (tugas, masalah).²⁶

Coping disini mengacu pada usaha untuk mengontrol, mengurangi atau belajar menoleransi suatu ancaman yang bisa membawa seseorang pada stres, atau mengatasi stres yang ditimbulkan oleh sumber stres yang dianggap membebani individu. *Coping* terdiri dari usaha-usaha, baik yang berorientasi pada tindakan dan intrapsikis untuk mengatur (menguasai, menghadapi, mengurangi atau meminimalkan) tuntutan lingkungan dan internal serta konflik diantara keduanya.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pola *coping* adalah sistem atau model yang akan diterapkan untuk usaha seseorang yang bertujuan untuk mengurangi menanggulangi ancaman yang bisa membawa seseorang kepada stres.

2. Bentuk-Bentuk *Coping*

Mochamad Nursalim membedakan strategi *coping* kepada 3 yaitu :(a) *coping* yang berfokus pada masalah (*problem-focused coping*) ;(b) *coping* yang berfokus pada emosi (*emotional-focused-coping*);(c) strategi penanganan mendekat dan menghindar.²⁷

²⁶Chaplin, J.P. *Kamus Lengkap Psikologi*. Diterjemahkan oleh Kartini Kartono, Cetakan ketujuh (Jakarta: PT. RajaGrafindo, 2006), hal. 112.

²⁷Mochamad Nursalim, *Strategi dan Intervensi Konseling...*, hal. 79-80

a. *Coping* yang Berfokus pada Masalah (*Problem-Focused Coping*)

Problem-focused coping adalah strategi kognitif untuk penanganan stres atau *coping* yang digunakan oleh individu yang menghadapi masalahnya dan berusaha menyelesaikannya. *Problem focused coping* lebih diarahkan kepada upaya untuk mengurangi tuntutan dari situasi yang penuh tekanan. Artinya *coping* yang muncul terfokus pada masalah individu yang akan mengatasi stress dengan mempelajari cara-cara keterampilan yang baru. Individu cenderung menggunakan strategi ini ketika mereka percaya bahwa tuntutan dari situasi dapat diubah. Strategi ini melibatkan usaha untuk melakukan sesuatu hal terhadap kondisi stres yang mengancam individu.

b. *Coping* yang berfokus pada emosi (*emotional-focused coping*)

Emotional-focused coping adalah untuk penanganan stress dimana individu memberikan respon terhadap situasi dengan cara emosional, terutama dengan menggunakan penilaian dalam *emotion-focused coping* ini seseorang menghadapi stress dengan fokus pada bagaimana menata dirinya secara emosional sehingga siap menghadapi stres itu sendiri. *Emotion focused coping* merupakan strategi untuk meredakan emosi individu yang ditimbulkan oleh *stressor* (sumber stres), tanpa berusaha untuk mengubah suatu situasi yang menjadi sumber stress secara langsung.

Emotion-focused coping memungkinkan individu melihat sisi kebaikan (hikmah) dari suatu kejadian, mengharap simpati dan pengertian orang lain, atau mencoba melupakan segala sesuatu yang berhubungan dengan hal yang telah menekan emosinya, namun hanya bersifat sementara.

c. Strategi Penanganan Stres dengan Mendekat dan Menghindar:

1) Strategi Mendekat (*Approach Strategies*)

Yaitu meliputi usaha kognitif untuk memahami penyebab stres dengan cara menghadapi penyebab stres tersebut atau konsekuensi yang ditimbulkan secara langsung.

2) Strategi Menghindar (*Avoidance Strategies*)

Yaitu meliputi usaha kognitif untuk menyangkal atau meminimalkan penyebab stres dan usaha yang muncul dalam tingkah laku, untuk menarik diri atau menghindari dari penyebab stres.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa bentuk-bentuk *coping* terdiri dari *coping* yang berfokus pada masalah individu lebih diarahkan kepada upaya mengurangi tuntutan dari situasi tertekan, *coping* yang berfokus pada emosi menghadapi stres dengan fokus bagaimana individu menata dirinya secara emosional dan *coping* menghindari dan mendekati yang masing-masing memiliki cara sendiri dalam menyelesaikan masalah.

3. Proses Coping

Menurut Taylor dalam Mochamad Nursalim proses *coping* melibatkan dua sumber daya *coping*, yaitu sumber daya internal dan sumber daya eksternal. Sumber daya internal adalah gaya *coping* dan atribut personal. Sedangkan sumber daya eksternal meliputi uang, waktu, dukungan sosial, dan kejadian lain yang

mungkin terjadi pada saat yang sama. Semua faktor ini saling berinteraksi dalam mempengaruhi proses *coping*.²⁸

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa *coping* melibatkan dua proses coping yaitu sumber daya internal lebih pada diri seseorang dan sumber daya eksternal seperti kebutuhan manusia.

4. *Coping* Menurut Islam

Dalam hidup, manusia tidak akan pernah terlepas dari berbagai permasalahan, ujian, cobaan, dari Allah Subhanahu Wata'ala. Allah menjelaskan bahwa kehidupan manusia akan selalu diuji atau cobaan sebagaimana Firman Allah dalam surah Al-Baqarah ayat 155 yang berbunyi.

وَلَنَبْلُوَنَّكُمْ بِشَيْءٍ مِّنَ الْخَوْفِ وَالْجُوعِ وَنَقْصٍ مِّنَ الْأَمْوَالِ وَالْأَنْفُسِ وَالثَّمَرَاتِ
 وَالصَّابِرِينَ وَبَشِّرِ

Artinya: “Dan sungguh akan kami berikan cobaan kepadamu, dengan sedikit ketakutan, kelaparan, kekurangan harta, jiwa dan buah-buahan dan berikannlah berita gembira kepada orang-orang yang sabar”(QS. Al-Baqarah:155).²⁹

Sebagai makhluk yang memiliki kesadaran, manusia menyadari adanya problem-problem yang mengganggu aspek-aspek kejiwaanya. Oleh karena itu ia

²⁸Mochamad Nursalim, *Strategi dan Intervensi Konseling*..., hal. 7

²⁹Departemen Agama Republik Indonesia, *Al-Quran Dan Terjemahannya*, (Semarang:CV Alwah, 2006), hal. 39

akan berusaha mengatasi problem atau melakukan *coping* stres dengan berbagai macam upaya.

Agama Islam dengan berpedoman pada Al-Qur'an dan Hadist menawarkan solusi dengan memberikan penyelesaian yang benar dan menyembuhkan segala masalah yang dihadapi manusia, salah satunya adalah masalah psikologis. Banyak jalan yang bisa dilakukan manusia untuk membentuk perilaku *coping*, antara lain dengan membaca Al-Qur'an, karena sesungguhnya Al-Qur'an memiliki keuntungan yang sangat besar untuk menjernihkan hati, penawar keraguan dan kegoncangan jiwa serta sebagai media untuk membersihkan jiwa.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa *coping* menurut Islam adalah penyelesaian yang benar untuk menyembuhkan segala masalah yang dihadapi setiap manusia, antara lain dengan membaca Al-Quran akan menjernihkan hati, penawar segala keraguan yang ada pada manusia.

C. Konsep Sistem Angkutan Umum

Dalam sub bagian ini akan dibahas enam aspek yaitu: (1) definisi angkutan umum; (2) undang-undang angkutan jalan; (3) pelanggaran lalu lintas angkutan umum; (4) jenis-jenis pelanggaran lalu lintas; (5) upaya penaggulangan pelanggaran lalu lintas; (6) rute-rute trayek angkutan umum labi-labi kota banda aceh.

1. Definisi Sistem Angkutan Umum

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Sistem adalah sekelompok bagian (alat dsb) yang bekerja bersama-sama untuk melakukan sesuatu.³⁰ Menurut Abbas Salim sistem transportasi terdiri dari angkutan muatan (barang) dan manajemen yang mengelola angkutan tersebut.³¹

Angkutan muatan sistem yang digunakan untuk mengangkut barang-barang dengan menggunakan alat angkut tertentu dinamakan transportasi. Sedangkan manajemen sistem transportasi terdiri dari dua kategori pertama, manajemen pemasaran & penjualan jasa angkutan bertanggung jawab terhadap pengoprasian dan perusahaan dibidang pengangkutan. Kedua manajemen lalu lintas bertanggung jawab untuk mengatur penyediaan jasa-jasa angkutan.

Dari penjelasan di atas dapat di simpulkan sistem Angkutan umum adalah sekelompok angkutan yang mengambil penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa dan bayar. Dalam sistem angkutan umum terdiri dari muatan yaitu angkutan muatan sistem barang dan manajemen transportasi yang mengelola angkutan.

2. Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan

³⁰Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Keempat (Jakarta:Balai Pustaka, 2018), hal. 1134

³¹Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Cetakan Ketujuh (Jakarta:RajaGrafindo Persada, 2004), hal. 6.

Undang-undang Reopblik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan umum, khususnya dalam bagian pasal 1 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dikemukakan sebagai berikut :³²

- 1) Lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.
- 2) Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang diruang lalu lintas jalan.
- 3) Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan diruang lalu lintas jalan.
- 4) Jaringan lalu lintas dan angkutan jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubungkan untuk menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan.
- 5) Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikan dan menurunkan orang/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
- 6) Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menurunkan penumpang.
- 7) Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untu beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.

³²Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan 2009, Cetakan Pertama, (Uu No.2 Tahun 2009), (Jakarta: Transmedia Pustaka, 2009), hal. 11-15.

- 8) Rambu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.
- 9) Perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menjadikan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum.
- 10) Pengguna jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan angkutan umum
- 11) Keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau takut dalam berlalu lintas.
- 12) Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
- 13) Ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.

3. Pelanggaran Lalu Lintas Angkutan Umum

Pelanggaran berasal dari kata “langgar” dalam kamus besar bahasa Indonesia mengandung arti masjid kecil, surau, musalla, tempat mengaji atau bersalat. Melanggar sama dengan menubruk, menabrak, menumbuk, menyalahi, melawan, melewati atau melalui secara tidak sah. Sedangkan Pelanggar yaitu orang yang melanggar. Berarti pelanggaran menurut kamus besar bahasa Indonesia adalah perbuatan (perkara) melanggar tindak pidana yang lebih ringan

dari kejahatan.³³Di KUHP tidak dijelaskan dengan jelas mengenai arti pelanggaran. Pelanggaran hanya dapat dibedakan dengan kejahatan melalui sanksi yang dijatuhkan.

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Indonesia sudah jelas membedakan antara kejahatan dan pelanggaran. Semua jenis kejahatan dimuat dalam buku II KUHP sedangkan pelanggaran dimuat dalam buku III KUHP yang dibedakan secara prinsip yaitu: (1) Kejahatan sanksi hukumnya lebih berat dari pelanggaran, yaitu berupa hukuman badan (penjara) yang waktunya lebih lama; (2) Percobaan melakukan pelanggaran dihukum sedangkan pada pelanggaran percobaan melakukan pelanggaran tidak dihukum; (3) Tenggang waktu bagi kejahatan lebih lama dari pada pelanggaran.

4. Jenis-jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Berdasarkan UU No. 14 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), adapun jenis pelanggaran dibidang Lalu Lintas dan angkutan jalan yang harus dilakukan penegakan hukumnya adalah pelanggaran pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan, pelanggaran muatan, pelanggaran perizinan, dan pelanggaran marka serta alat pemberi isyarat lalu-lintas. Adapun beberapa bentuk pelanggaran lalu lintas serta ketentuan pidana dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :³⁴

³³Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa*, Edisi Keempat (Jakarta:Gramedia Pustaka Utama, 2008), hal. 783.

³⁴<http://dephub.go.id/uu/288-uu-n0m0r-22>. Diakses 7 September 2018.

Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000 (Pasal 274).

- a) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat pemberi isyarat, fasilitas pejalan kaki, dan alat pengaman pengguna jalan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 bulan atau dengan denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 275).
- b) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 276).
- c) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 278).
- d) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas dipidana dengan pidana kurungan paing lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 279).
- e) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh

Kepolisian Negara Republik Indonesia dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 280).

- f) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000 (Pasal 281).
- g) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp 750.000 (Pasal 283).
- h) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau persepeda dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 284).
- i) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 285 ayat 2).
- j) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 286).

- k) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas atau tata cara berhenti dan parkir dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 287 ayat 3).
- l) Setiap orang yang mengemudikan mobil penumpang umum, 27 mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 288 ayat3).
- m) Setiap orang yang menemudikan kendaraan bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 294).
- n) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 298).
- o) Dipidana dengan pidana kurungan 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 300), setiap pengemudi kendaraan bermotor umum yang:
- (a) tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahulia atau mengubah arah. (b) tidak memberhentikan kendaraannya selama

menaikkan 28 dan/atau menurunkan penumpang. (c) tidak menutup pintu kendaraan selama kendaraan berjalan.

- p) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor umum angkutan orang yang tidak berhenti selain ditempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek dipidana dengan pidana kurungan 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 302).

5. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas

Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Berikut ini upaya yang harus dilakukan oleh pemerintah dalam mengatasi pelanggaran lalu lintas di Indonesia yang setiap harinya sering terjadi dan tidak sedikit yang merenggut korban jiwa :³⁵

- a. Pemerintah harus lebih bersosialisai kemasyarakat dalam peraturan peraturan lalu lintas. Jadi masyarakat bisa tahu apa saja peraturan peraturan lalu lintas yang berlaku atau yang baru diterapkan.
- b. Pemerintah harus menindak lanjuti petugas-petugas yang tidak menerapkan hukum pidana dengan benar atau petugas yang menyelesaikan masalah pelanggaran lalu lintas di tempat dalam kata lain jalur “damai”.

³⁵<http://core.ac.uk/download/pdf/7762941.Pdf>. Diakses 11 September 2018.

- c. Pendidikan bagi pengemudi. Sekolah pengemudi merupakan suatu lembaga yang bertujuan untuk menghasilkan pengemudi pengendara bermotor cakap dan terampil dalam mencegah kecelakaan maupun pelanggaran lalu lintas
- d. Menambah/melengkapi dan memperbaiki sebagian atau seluruh rambu-rambu lalu lintas yang ada di jalan.

6. Rute-rute Trayek Angkutan Umum Labi-Labi Dalam Wilayah Kota Banda Aceh.

Rute-rute trayek angkutan umum labi-labi dalam wilayah kota banda aceh yaitu :³⁶

a. Terminal APK Keudah-Darussalam

Masuk : Darussalam-Jl. T Nyak Arif-Jl. Tgk Daud Buereuh- Jl. SR Safiatuddin-Jl. Jend A Yani-Jl. Supraman-Jl. Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah.

Keluar : Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl. Supraman-Jl. TP Polem-Jl. Tgk Daud Beureuh-Jl. T Nyak Arif-Darussalam.

b. Terminal APK Keudah Lampung,PP

Masuk : Lampineung-Jl. T Nyak Arif-Jl. Tgk Daud Beurueh-Jl. SR Safiatuddin-Jl. Jend A Yani-Jl. Supratman-Jl. Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah.

Keluar : Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl. Supratman-Jl. TP

³⁶Data Base Dishubkominfo Kota Banda Aceh.

Polem-Jl. Tgk Daud Beureuh-Jl. T Nyak Arif-Lampineung.

c. Terminal APK Keudah-Krueng Cut,PP

Masuk : Krueng Cut-Jl. Laks. Malahayati-Jl. T Nyak Arif-Jl. Tgk Daud Beureuh-Jl. SR Safiatuddin-Jl. Jend A Yani-Jl. Supratman-Jl. Tentara Pelajar -Masuk Terminal APK Keudah.

Keluar : Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl. Supratman-Jl. TP Polem-Jl. Tgk Daud Beureuh-Jl. T Nyak Arif-Jl. Laks. Malahayati-Krueng Cut.

d. Terminal APK Keudah-Ulee Kareng, PP

Masuk : Ulee Kareng-Jl. T Iskandar-T Hamzah Bendahara Jl-T Angkasah-Jl. SR Safiatuddin-Jl. Jend A Yani-Jl. Supratman-Jl. Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah.

Keluar : Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl. Supratman-Jl. Jend A Yani-Jl. SR Safiatuddin-Jl. T. Angkasah-T Hamzah Bendahara-Jl. T Iskandar -Ulee Kareng.

e. Terminal APK Keudah-Keutapang Dua, PP

Masuk : Keutapang Dua-Jl. Jend Sudirman-Jl. T Umar-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. A Madjid Ibrahim I-Jl. Panglateh-Jl. Taman Siswa -Jl Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah.

Keluar : Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl Tepi Kali-Jl.
 Inpres-Jl. Diponegoro-Jl. STA Mahmudsyah-Jl Mohd
 Jam-Jl Tgk Abu Lam U-Jl T Umar-Jl Jend Sudirman-
 Keutapang Dua.

f. Terminal APK Keudah-Lamteumeun, PP

Masuk : Lamteumen-Jl. Cut Nyak Dhien-Jl. T Umar-Jl. ST
 Iskandarmuda-Jl. A Madjid Ibrahim I-Jl. Panglateh-Jl.
 Taman Siswa-Jl Tentara Pelajar Masuk Terminal APK
 Keudah.

Keluar : Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl Tepi Kali-Jl.
 Inpres-Jl. Diponegoro-Jl. STA. Mahmudsyah-Jl Mohd
 Jam-Jl Tgk Abu Lam U-Jl T Umar-Jl. Cut Nyak Dhien-
 Lamteumen.

g. Terminal APK Keudah-Lampeuneurut, PP

Masuk : Lampeuneurut-Jl ST Malikul Saleh-Jl Hasan Saleh-Jl
 Nyak Adam Kamil II-Jl. Makam Pahlawan-Jl T
 Sulaiman Daud-Jl Nyak Adam Kamil I-Jl T Umar-Jl.
 ST Iskandarmuda-Jl. A Madjid Ibrahim I-Jl. Panglateh-
 Jl. Taman Siswa-Jl Tentara Pelajar-Masuk Terminal
 APK Keudah.

Keluar : Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl Tepi Kali-Jl.
 Inpres-Jl. Diponegoro-Jl Tgk Chik Ditiro-Jl. STA.
 Mahmudsyah-Jl Mohd Jam-Jl Tgk Abu Lam U-Jl T Umar-Jl

Nyak Adam Kamil I-Jl T Sulaiman Daud - Jl. Makam Pahlawan-Jl Nyak Adam Kamil II-Jl Hasan Saleh-Jl ST Malikul Saleh-Lampeuneurut.

h. Terminal APK Keudah-Lamjabat/Surien, PP

Masuk : Lamjabt / Surien-Jl. Syik Cot Aron-Jl. Pendidikan-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. Prof A Madjid Ibrahim I-Jl. Panglath-Jl. Taman Siswa-Jl Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah.

Keluar : Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl Tepi Kali-Jl. Inpres-Jl.Diponegoro-Jl Tgk Chik Ditiro-Jl. STA. Mahmudsyah-Jl Mohd Jam-Jl Tgk Abu Lam U-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. Pendidikan-Jl. Gp. Asoe Nanggroe-Jl. Gp. Surien-Lamjabat / Surien.

i. Terminal APK Keudah-Tanjung, PP

Masuk : Tanjung-Jl.Tgk Imum Lueng Bata-Jl. Tgk Chik Ditiro-Jl Mohd Jam-Jl Tgk Abu Lam U-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. A Madjid Ibrahim I-Jl. Panglath-Jl. Taman Siswa-Jl Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah.

Keluar :Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl Tepi Kali-Jl. Inpres-Jl. Diponegoro-Jl. STA. Mahmudsyah-Jl Tgk Chik Ditiro-Jl.Tgk Imum Lueng Bata-Tanjung.

j. Terminal APK Keudah-Lueng Bata, PP

Masuk : Lueng Bata-Jl. Angsa-Jl Makam Pahlawan-Jl. Tgk Chik

Ditiro-Jl Mohd Jam-Jl Tgk Abu Lam U-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. Panglateh-Jl. Taman Siswa-Jl Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah.

Keluar :Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl Tepi Kali-Jl. Inpres-Jl. Diponegoro-Jl. STA. Mahmudsyah-Jl Tgk Chik Ditiro-Jl Makam Pahlawan-Jl. Angsa-Lueng Bata.

k. Terminal APK Keudah – Ulee Lheue, PP

Masuk : Ulee Lheue-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. A Madjid Ibrahim I-Jl. Panglateh-Jl. Taman Siswa-Jl Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah.

Keluar : Terminal APK Keudah-Jl.s Cut Mutia-Jl Tepi Kali-Jl. Inpres-Jl. Diponegoro-Jl. STA Mahmudsyah-Jl. Mohd Jam-Jl Tgk Abu Lam U-Jl. ST Iskandarmuda-Ulee Lheue.

Jumlah labi-labi trayek Keudah-Darussalam sebelum adanya bus trans koetaradja berjumlah 212 unit labi-labi, pada tahun 2015 setelah beroperasinya bus Trans Koetaradja kini tinggal 66 unit labi-labi yang beroperasi, angkutan labi-labi trayek Keudah-Darussalam mulai beroperasi pada pukul 07:00 pagi sampai dengan 18:00 sore.

Sedangkan jumlah bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam atau koridor satu berjumlah 10 bus Trans Koetaradja yang beroperasi, dengan 16 kali beroperasi dalam sehari, bus Trans Koetaradja mulai beroperasi pukul 06:30 pagi sampai dengan 17:00 hingga 21:00.³⁷



³⁷Dinas Perhubungan Profinsi Aceh.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Metode dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan metode deskriptif. Menurut Suharsimi Arikunto istilah “deskriptif” berasal dari bahasa Inggris *to describe* yang berarti memaparkan atau menggambarkan sesuatu hal, misalnya keadaan, kondisi, situasi, peristiwa, kegiatan dan lain-lain. Dengan demikian yang dimaksud penelitian deskriptif adalah penelitian untuk menyelidiki keadaan, kondisi atau hal lain-lain yang sudah disebutkan, yang hasilnya dipaparkan dalam bentuk laporan.³⁸

Sesuai dengan judul penelitian ini tentang pola *coping* stres sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam, maka penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif karena permasalahan yang dibahas tidak berkenaan dengan angka-angka, tetapi mendeskriptifkan, menguraikan dan menggambarkan tentang pola *coping* stres sopir labi-labi.

Suharsimi Arikunto mengemukakan, penelitian deskriptif merupakan penelitian yang benar-benar hanya memaparkan yang terjadi dalam sebuah kancah, lapangan, atau wilayah tertentu. Data yang dikumpulkan diklarifikasikan

³⁸Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, (Jakarta:Rineka Cipta, 2013), hal. 3.

atau dikelompokkan menurut jenis, sifat atau kondisinya. Sesudah datanya lengkap, kemudian baru dibuat kesimpulan.³⁹

Jadi berdasarkan penjelasan di atas maka penelitian ini menggunakan metode deskriptif, karena hasil data yang diperoleh di lapangan terkait objek penelitian akan dideskripsikan dan dianalisis dengan kenyataan fakta dan fenomena yang terjadi.

B. Objek dan Subjek Penelitian

Burhan Bungin menyatakan, bahwa objek penelitian adalah apa yang menjadi sasaran penelitian yang tidak tergantung pada judul dan topik penelitian, tetapi secara kongkret tergambar dalam rumusan masalah. Selanjutnya ia juga menyatakan subjek dalam penelitian adalah informan objek penelitian sebagai pelaku maupun orang lain yang memahami objek penelitian.⁴⁰

Berdasarkan penjelasan di atas maka objek dan subjek penelitian ini adalah : (1) untuk objek kondisi psikologis sopir labi-labi maka subjeknya adalah sopir labi-labi ; (2) untuk objek aktivitas pengoperasian labi-labi maka subjeknya sopir labi-labi trayek Keudah-Darussalam, kepala ORGANDA dan kepala Dinas Perhubungan dan ketua transportasi labi-labi ;(3) objek pola *coping* stres sopir labi-labi maka subjeknya adalah sopir labi-labi trayek Keudah-Darussalam. Dalam penelitian ini subjeknya adalah sopir labi-labi dan ketua pengurus

³⁹Suharismi Arikunto, *Prosedur Penelitian: suatu pendekatan praktik*..., hal. 3.

⁴⁰Burhan Bungin, *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*, (Jakarta:Prenada Media Group, 2007), hal. 76.

transportasi bidang yang mengerti tentang angkutan transportasi labi-labi Kota Banda Aceh trayek Keudah-Darussalam.

C. Teknik Pemilihan Subjek Penelitian

Dalam pengambilan subjek penelitian, peneliti menggunakan teknik *purposive sampling*, karena disesuaikan dengan kebutuhan penelitian. Menurut Suharsimi Arikunto menyatakan bahwa *purposive sampling* yaitu cara pengambilan subjek berdasarkan pada tujuan atau pertimbangan tertentu. Teknik ini biasanya dilakukan karena beberapa pertimbangan waktu, tenaga dan dana sehingga tidak dapat mengambil sampel yang besar dan jauh tentang apa yang kita harapkan.⁴¹

Dengan demikian peneliti mengambil subjek penelitian berdasarkan pertimbangan yang matang yang dianggap mengetahui hal yang akan diteliti. Karena dalam penelitian ini masih bersifat umum untuk mengetahui pola *coping* stres apa yang digunakan sopir labi-labi. Adapun kriteria subjek dalam penelitian ini adalah: (1) sopir labi-labi trayek Keudah-Darussalam; (2) sopir angkutan labi-labi paling sering beroperasi pada trayek Keudah-Darussalam ; (3) pemilik angkutan labi-labi bukan hanya sebagai sopir tetapi juga sebagai pemilik angkutan labi-labi; (4) kepala ORGANDA dan Dinas Perhubungan.

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik Observasi Wawancara dan Dokumentasi.

⁴¹Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian, : Suatu Pendekatan Praktek*. (Jakarta: Rineka Cipta, 2010), hal. 183.

1. Observasi

Suharsimi Arikunto menyatakan, Metode Observasi yaitu kegiatan pemusatan perhatian terhadap objek dengan menggunakan seluruh alat indra.⁴² Jadi, observasi adalah mengamati secara langsung terhadap objek penelitian seperti penglihatan, penciuman peraba dan pengecap. Menurut Sugiono, dari segi proses pelaksanaan pengumpulan data, maka metode observasi ini dibagi dalam dua bagian, yaitu:

- a. Observasi berperan (*Participan Observation*) yaitu observer terlibat langsung dengan objek penelitian.
- b. Observasi nonpartisipan peneliti tidak terlibat langsung hanya sebagai pengamat independen.⁴³

Jadi, observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi non partisipan dimana peneliti tidak terlibat langsung hanya berfokus pada bagaimana mengamati, mempelajari dan mencatat fenomena yang diteliti. Hal ini dilakukan agar observasi dapat menjadi bahan masukan dalam menyelesaikan penelitian.

Dalam hal ini, peneliti perlu mengunjungi lokasi penelitian, dimana peneliti naik transportasi labi-labi trayek Keudah-Darussalam untuk mengetahui kondisi psikologis sopir dalam mengendarai labi-labi dan mencari penumpang. Memperhatikan ekspresi wajah, dan mimik yang ditampilkan oleh sopir labi-labi trayek Keudah-Darussalam.

⁴²Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek...*, hal. 199-200.

⁴³Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, cetakan kedua puluh (Bandung: Alfabeta, cv, 2014), hal. 145.

2. Wawancara

Menurut Sugiono, Wawancara adalah pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu.⁴⁴

Esterbeg mengemukakan beberapa macam wawancara, yaitu:

a. Wawancara Tersrtuktur (*Structure Interview*)

Wawancara tersrtuktur digunakan sebagai tehnik pengumpulan data, bila peneliti atau pengumpulan data telah mengetahui dengan pasti tentang informasi apa yang aka diperoleh.

b. Wawancara Semi Terstruktur (*Semi Structured Interview*)

Jenis wawancara ini sudah termasuk dalam kategori *in-dept interview*, dimana dalam pelaksanaannya lebih bebas bila dibandingkan dengan wawancara terstruktur. Tujuan dari wawancara jenis ini adalah untuk menemukan masalah lebih terbuka, dimana pihak yang diajak diminta pendapat dan ide-idenya.

c. Wawancara tidak terstruktur, adalah wawancara yang bebas dimana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang tersusun secara sistematis dan lengkap untuk mengumpulkan data.⁴⁵

Dalam penelitian ini penulis menggunakan wawancara semi terstruktur dalam mendapatkan data penelitian dengan menanyakan langsung secara lisan terkait hal-hal yang dibutuhkan kemudian direkam dan dicatat untuk dijadikan

⁴⁴Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif R&D ...*, hal. 231.

⁴⁵Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D...*, hal. 233.

data dalam penulisan skripsi ini. Hasil wawancara itu berupa jawaban responden dan informan terhadap permasalahan penelitian dan dijadikan data dalam penulisan skripsi. Wawancara ditunjukan kepada Kepala Organda Banda Aceh, Kepala Dinas Perhubungan Banda Aceh, Kepala angkutan labi-labi, sopir sekalian pemilik labi-labi yang ada ditempat pelaksanaan penelitian.

3. Dokumentasi

Dokumentasi yaitu teknik pengumpulan data dengan menggunakan catatan-catatan atau dokumen yang ada dilokasi penelitian seperti pertunjukan pelaksanaan, petunjuk tehnik sumber-sumber lain yang relevan dengan objek penelitian.⁴⁶

Menurut Suharsimi Arikunto, dokumentasi untuk mengumpulkan data yang lebih lengkap dan akurat maka penulis menambahkan atudi dokumentasi. Dokumentasi yaitu pencarian data mengenai hal-hal atau berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah dan agenda yang berkaitan dengan masalah penelitian.⁴⁷

Teknik dokumentasi yang digunakan dalam penelitian ini mencakup arsip sopir angkutan labi-labi yang beroperasi, serta mencantumkan rujukan dokumen atau buku yang memiliki keterkaitan dengan penelitian.

⁴⁶Heru Iranto dkk, *Pokok-Pokok Penting Tentang Wawancara dalam Metode Penelitian Kualitatif*, (Jakarta:Rajawali Press, 2011), hal. 56.

⁴⁷Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktis*, (Jakarta: Renika Cipta, 2010), hal. 274.

E. Teknik Analisis Data

Rony Kountour, Analisis data merupakan tahap pertengahan dari serangkaian tahap dalam sebuah penelitian yang mempunyai fungsi sangat penting, karena dengan analisis data tersebut dapat diberi arti dan makna berguna dalam memecahkan masalah penelitian.⁴⁸

Tujuan utama dari analisis data adalah untuk meringkaskan data dalam bentuk yang mudah dipahami dan mudah ditafsirkan, sehingga hubungan antar masalah penelitian dapat dipelajari dan diuji. Dalam menganalisis data yang terkumpul penulis menggunakan metode analisis diskriptif kualitatif yaitu setelah ada data yang berkaitan dengan penelitian, maka disusun dan diklasifikasikan dengan menggunakan data-data yang diperoleh untuk menggambarkan jawaban dan permasalahan yang telah dirumuskan.

Dalam penelitian ini, model analisis yang digunakan adalah dengan model Miles *and* Huberman dalam Sugiono mengemukakan aktivitas dalam analisis kualitatif dilakukan dengan cara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam analisis data meliputi *data reduction, data display, dan conclusion drawing/verification*.⁴⁹

⁴⁸Rony Kountour, *Metode Penelitian Untuk Penulisan Skripsi Dan Tesis*, (Jakarta:Teruna Gravisa, 2004), hal. 141.

⁴⁹Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, (Bandung:Alfabeta, 2014), hal. 231.

1. *Data Reduction* (Reduksi Data),

Sugiono, *Data Reduction* (reduksi data) yaitu merangkum, memilih hal-hal pokok, memfokuskan pada hal-hal penting, dicari tema dan polanya.⁵⁰ Kegiatan mereduksi data peneliti ini dilakukan setelah memperoleh keseluruhan data dari lapangan baik dari hasil observasi, maupun wawancara. Setelah diklarifikasi masing-masing kemudian diringkas hal-hal yang pokok agar mudah dipahami sesuai dengan fokus penelitian, maka peneliti akan mereduksi data menjadi beberapa catatan dari hasil temuan data yang sesuai dengan rumusan penelitian.

2. *Data Display* (Penyajian Data).

Sugiono, langkah selanjutnya adalah penyajian data dalam uraian singkat, bagan, hubungan antara kategori, *flowchart*, dan sejenisnya.⁵¹ Setelah reduksi data selesai, langkah selanjutnya data yang diperoleh dari berbagai sumber dilapangan. Penyajian data dilakukan dengan membuat pola, atau sejenisnya dari fokus penelitian, menyusun kalimat narasi serta menghubungkan antara tujuan penelitian satu dengan yang lainnya terkait pertanyaan pokok yang telah dirumuskan.

⁵⁰Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*..., hal. 247.

⁵¹Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*..., hal. 249.

3. *Conclusion Drawing/Verification* (penarikan kesimpulan)

Sugiono mengemukakan penarikan kesimpulan dan verifikasi.⁵² Peneliti berusaha menarik kesimpulan dan melakukan verifikasi terhadap temuan baru yang sebelumnya tidak terlalu jelas objek sehingga penelitian ini menjadi jelas.

Kesimpulan awal akan berubah seiring dengan ditemukan bukti-bukti baru dalam penyajian data. Jika data yang diperoleh mencukupi rumusan masalah, maka akan segera menjawab rumusan masalah, maka akan segera dicukupkan. Kemudian peneliti menulis kesimpulan masing-masing dari setiap pertanyaan pokok penelitian tentang pola coping sopir labi-labi dalam mengatasi masalah stres yang dialaminya.

F. Prosedur Penelitian

Untuk melakukan penelitian ini peneliti akan melakukan dalam tiga tahap, yaitu: (1) tahap pra lapangan; (2) tahap lapangan; (3) Tahap Penulisan Laporan.

1. Tahap Pra Lapangan

Pada tahap pra lapangan peneliti melakukan persiapan baik itu pada diri peneliti sendiri maupun persiapan ketika hendak terjun langsung untuk melakukan penelitian di lapangan. Adapun persiapan ketika terjun langsung di lapangan yaitu mengurus surat izin penelitian dari Fakultas Dakwah dan Komunikasi yang akan diajukan kepada pihak yang akan di teliti. Kemudian membuat pedoman wawancara dan menyiapkan keperluan-keperluan lain seperti alat perekam suara, buku dan alat tulis.

⁵²Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D...*, hal. 252.

2. Tahap Lapangan

Pada tahap lapangan, penulis bertemu dengan responden atau melakukan wawancara secara mendalam dengan berdasarkan daftar wawancara yang telah disiapkan sebelumnya. Agar tidak terjadinya kesalah pahaman dan kehilangan data dan hasil wawancara dapat menggunakan alat perekam suara dengan menggunakan alat (*tipe recorder*) supaya data yang didapatkan agar dapat disimpan dan penulis dapat menganalisis secara mendalam.

Pada saat tahap memasuki lapangan penelitian, peneliti menemui sopir labi-labi trayek Keudah-Darussalam dan ketua pengurus labi-labi dari bagian Organda di Keudah untuk memberitahukan bahwa peneliti ingin melakukan penelitian. Kemudian memberikan surat penelitian kepada Dinas Perhubungan untuk melakukan penelitian, mencari dan memperoleh data sasaran dan sumber yang telah ditentukan sebelumnya.

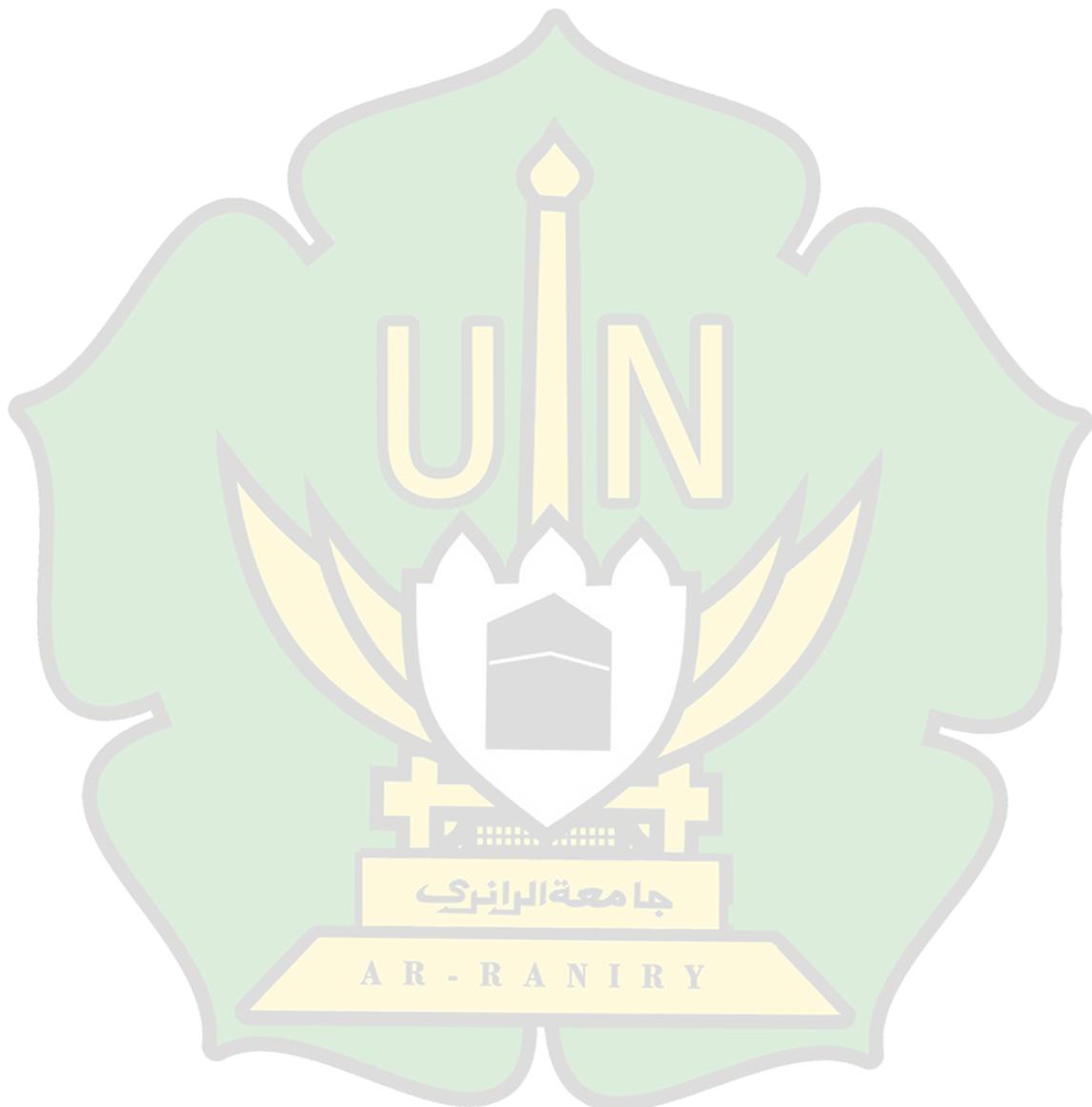
3. Tahap Penulisan Laporan

Pada tahap ini penulisan melakukan reduksi data, penyajian data, dan verifikasi data. Data yang telah dianalisis kemudian ditulis dan disesuaikan dengan teknik analisis data kemudian dibuat dalam bentuk laporan.

Adapun teknik penulisan dan penyusunan skripsi ini, berpedoman pada buku “Panduan Penulisan Skripsi Fakultas Dakwah UIN Ar-Raniry, Darussalam Banda Aceh yang dikeluarkan oleh Fakultas Dakwah 2013.⁵³ Dan arahan dosen pembimbing sesuai dengan format yang berlaku, sedangkan untuk bahasa latin

⁵³Julianto Saleh, dkk., Panduan Penulisan Skripsi, (Banda Aceh:Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Ar-Raniry, 2013), hal. 21-79.

penulis menyesuaikan dengan tata cara penulisan skripsi secara umum digunakan oleh mahasiswa pada perguruan tinggi.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data Penelitian

Adapun data yang di deskripsikan adalah data yang diperoleh dari proses studi observasi dan wawancara yang peneliti lakukan di Banda Aceh daerah Keudah. Data tersebut dikategorikan dalam beberapa aspek yaitu: (1) Deskriptif data tentang kondisi psikologis sopir labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam, (2) Deskriptif data tentang aktivitas pengoperasian labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam, (3) Deskriptif data pola *coping* stres sopir labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam.

1. Deskriptif data tentang kondisi psikologis sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam.

Untuk mendapatkan data tentang kondisi psikologis sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Torans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam, penulis mengobservasi dan mewawancarai 3 sopir labi-labi trayek Keudah-Darussalam dan 3 sopir labi-labi dan juga sekaligus pemilik angkutan labi-labi. Maka hasilnya dapat dideskripsikan sebagai berikut:

Pertama, hasil wawancara peneliti dengan sopir labi-labi sekaligus pemilik angkutan labi-labi

“Menurut Munawir ia menyatakan bahwa kami sebagai sopir labi-labi kira-kira sudah 5 tahun, dulu sebelum beroperasinya bus Trans Koetaradja penghasilan saya mencukupi untuk kebutuhan sehari-hari semenjak kehadiran bus Trans Koetaradja membuat kami para pengemudi angkutan labi-labi menjadi terancam. Bagi saya Bus Trans Koetaradja sangatlah membebani saya, pemerintah

tidak memikirkan kami pengemudi labi-labi semenjak kehadiran Bus Trans Koetaradja pendapatan saya jauh berkurang, dulu dalam sehari saya mengambil penumpang 7 sampai 10 kali mengantar penumpang, tetapi semenjak kehadiran Bus Trans Koetaradja dalam sehari pun sering saya tidak mendapatkan penumpang, dalam sehari mengambi penumpang 2 kali sampai 4 kali setelah beroperasinya Bus Trans Koetaradja.”⁵³

Kedua, hasil wawancara peneliti dengan sopir labi-labi dan sekaligus pemilik angkutan labi-labi

“Menurut Yusuf ia menyatakan kami sebagai sopir labi-labi sudah sangat lama, sebelum Tsunami saya sudah bekerja sebagai sopir angkutan umum labi-labi, perasaan saya semenjak kehadiran Bus Trans Koetaradja sangat terpukul, kesal, marah karena tidak ada lagi penumpang yang naik angkutan labi-labi, sekarang tidak ada lagi kesempatan ununtuk mencari penumpang, karena setiap tempat sudah ada halte Bus Trans Koetaradja. Sedangkan saya membiayai kebutuhan keluaraga, saya tidak memiliki pekerjaan lain selain menjadi sopir angkuan labi-labi, saya sudah tua tidak sanggup lagi kerja yang lain. Sopir bus Trans Koetaradja sangat tidak senang dengan kami sopir angkutan labi-labi, mereka sering mengambil penumpang kami. Ini sangatlah tidak adil bagi kami pengemudi angkutan labi-labi.”⁵⁴

Ketiga, hasil wawancara peneliti dengan sopir labi-labi dan sekaligus pemilik angkutan labi-labi.

“Menurut Mardi ia menyatakan bahwa kami bergelimang sebagai sopir labi-labi setelah Tsunami, pekerjaan saya hanya menjadi sopir labi-labi, saya sangat tidak menyukai Trans Koetaradja membuat penumpang saya tidak ada lagi, pemerintah tidak memikirkan kami sedikit pun, jika kami tidak menarik labi-labi dari mana pendapatan kami, saya membiayai keluarga saya, anak-anak saya yang sekolah, saya dan sopir labi-labi tidak suka dengan sopir bus Trans Koetaradja mereka selalu mengambil penumpang labi-labi, bus Trans Koetaradja selalu beroperasi setiap hari bagaimana kami mendapatkan penumpang jika bus Trans Koetaradja setiap harinya, sebaiknya pemerintah jangan hanya memikir satu bagian saja tetapi juga memikirkan pihak yang lain.”⁵⁵

⁵³Hasil wawancara dengan sopir labi-labi Kota Banda Aceh Treyek Keudah-Darussalam Munawir, Kamis 1 November 2018.

⁵⁴Hasil wawancara dengan sopir labi-labi Kota Banda Aceh Trayek Keudah-Darussalam Yusuf, Sabtu 5 November 2018.

⁵⁵Hasil wawancara dengan sopir labi-labi Kota Banda Aceh Trayek Keudah-Darussalam Mardi, Minggu 4 November 2018.

Keempat, hasil wawancara peneliti dengan sopir labi-labi

“Menurut Usman ia menyatakan bahwa menjadi sopir labi-labi kira-kira sudah 4 tahun, perasaan saya setelah beroperasinya bus Trans Koetaradja kesal, cemas, karena setelah beroperasinya bus Trans Koetaradja pekerjaan kami sebagai sopir angkutan labi-labi tidak seperti yang dulu. Yang dulunya sebelum beroperasinya Bus Trans Koetaradja pendapatan saya mencukupi, sebelum adanya bus Trans Koetaradja saya mengambil penumpang dar 5 kali atau 7 kali trayek sekarang tidak ada lagi bahkan seharian menunggu penumpang pun tidak ada, perasaan saya kesal tapi bagaimana lagi pemerintah telah menetapkan bus Trans Koetaradja, pemerintah benar-benar tidak memikirkan kami, mulai dari PNS hingga pejabat menikanti juga bus Trans Koetaradja.”⁵⁶

Kelima, hasil wawancara peneliti dengan sopir labi-labi

“Menurut Efendi ia menyatakan bahwa pekerjaannya sebagai sopir angkutan labi-labi kini tidak ada lagi penghasilan, pagi-pagi sekali saya sudah turun dari rumah untuk mendapatkan penumpang hingga sore jam 6 saya masi juga belum ada penumpang sebenarnya perasaan saya sangat tertekan semenjak kehadiran bus Trans Koetaradja. Kami supir labi-labi hanya bisa menerima yang telah ditetapkan pemerintahan, yang kami rasakan sekarang ini adalah menangis tanpa air mata, tidak ada lagi yang bisa kami lakukan, hanya bisa berusaha dan jangan patah semangat meskipun pekerjaan kami sebagai sopir labi-labi ini tidak ada pendapatan lagi seperti yang dulu yang bisa mencukupi kehidupan keluarga sehari-hari.”⁵⁷

Keenam, hasil wawancara peneliti dengan sopir labi-labi

“Menurut Jakfar menyatakan bahwa sekarang pendapatan saya sangat berkurang semenjak kehadiran bus Trans Koetaradja, saya sangat susah untuk mendapatkan penumpang, karena yang pastinya konsumen lebih memilih naik buk trans koetaradja karena gratis. Kini nasib kami sebagai sopir labi-labi sudah terancam, penghasilan kami tidak mencukupi lagi untuk kebutuhan sehari-hari. Teman-teman saya kini sudah berpindah pekerjaan yaitu berdagang. Kini labi-labi bak mati berdiri semenjak kehadiran bus Trans Koetaradja, masyarakat sekarang tidak mau lagi naik angkutan labi-labi, semoga semua pihak yang terkait dapat

⁵⁶Hasil wawancara dengan sopir labi-labi Kota Banda Aceh Trayek Keudah-Darussalam Usman, Rabu 7 November 2018.

⁵⁷Hasil wawancara dengan sopir labi-labi Kota Banda Aceh Trayek Keudah-Darussalam Efendi, Selasa 6 November 2018.

memperhatikan nasib sopir labi-labi agar kesejahteraan merata dapat dirasakan semua warga Banda Aceh.”⁵⁸

Berdasarkan deskriptif data di atas maka dapat disimpulkan bahwa kondisi psikologis sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam adalah: (a) sopir labi-labi sangat tertekan, perasaan marah dan kesal; (b) sumpah serapah dan mengupat pada bus Trans Koetaradja; (c) membenci sopir labi-labi dan juga sangat menyalahkan pemerintah.

2. Deskriptif data aktivitas pengoperasian labi-labi pasca Beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam.

Untuk mendapatkan data tentang aktivitas pengoperasian labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam, maka peneliti mewawancarai dan mengobservasi 2 sopir labi-labi trayek Keudah-Darussalam, Kepala Dinas Perhubungan, Kepala ORGANDA, dan ketua labi-labi Banda Aceh. Maka hasilnya dapat dideskripsikan sebagai berikut:

Pertama, wawancara peneliti dengan Kepala ORGANDA Kota Banda Aceh

“Menurut Jufri ia menyatakan bahwa setelah dijalankan nya bus Trans Koetaradja dengan otomatis atau sudah pasti pengangkutan angkutan labi-labi pasti akan berkurang, kerana masyarakat lebih memilih tidak membayar dari pada naik labi-labi yang membayar, kita harus mengikuti kemajuan sekarang ini, bus Trans Koetardja salah satunya sebagai kemajuan teknologi sekarang ini, jadi para sopir angkutan labi-labi harus menerima yang sudah ditetapkan oleh pemerintahan. Dulu pada tahun 2011 sampai 2015 jumlah angkutan labi-labi trayek keudah-darussalam mencapai 212 unit mobil, tetapi setelah banyaknya kendaraan dan semejak kehadiran bus Trans Koetradja angkutan Labi-labi pada

⁵⁸ Hasil wawancara dengan sopir labi-labi Kota Banda Aceh Trayek Keudah-Darussalam Jakfar, Kamis 9 November 2018

2016 sampai 2018 angkutan mulai berkurang beroperasi 66 unit angkutan labi-labi.”⁵⁹

Kedua, hasil wawancara peneliti dengan Kepala Kantor Dinas Perhubungan

“Menurut Zubir ia menyatakan bahwa beroperasinya bus Trans Koetaradja berpengaruh pada jumlah dan pendapatan angkutan labi-labi itu sudah pasti karena beroperasinya bus Trans Koetaradja untuk trayek Keudah-Darussalam, yang dulunya banyak beroperasi tapi sekarang sudah berkurang. Pasti berkurang karenakan secara konsumen masyarakat lebih memilih yang gratis karena Bus Trans Koetaradja disubsidi oleh pemerintah untuk melayani masyarakat Banda Aceh. Sebenarnya mengapa dihadirkan Bus Trans Koetaradja untuk menghilangkan kemacetan, karena kapasitas bus Trans Koetaradja itu 80 maksimalnya, sehingga lebih banyak mengangkut masyarakat.”⁶⁰

Ketiga, hasil wawancara peneliti dengan ketua angkutan labi-labi kota Banda Aceh

“Menurut Rustam Amper ia menyatakan bahwa angkutan labi-labi setelah beroperasinya bus Trans Koetaradja tidak banyak lagi beroperasi yang dulu mencapai dari 200 angkutan labi-labi yang beroperasi, kini hanya tinggal 50 Labi-labi yang beroperasi karena yang pasti masyarakat lebih memilih Bus Trans Koetaradja yang gratis dari pada naik labi-labi yang membayar, bahkan sekarang labi-labi semakin hari semakin berkurang yang beroperasi.”⁶¹

Keempat, hasil wawancara peneliti dengan sopir labi-labi

“Menurut Zainudin ia menyatakan bahwa sebelum adanya bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam jumlah angkutan labi-labi banyak beroperasi dulu 100 lebih beroperasi, setelah semenjak kehadiran bus trans koetaradja angkutan labi-labi hanya 50 sampai 15 labi-labi yang beroperasi, sangat banyak sekarang angkutan labi-labi yang tidak beroperasi, dikarena kan

⁵⁹Hasil wawancara dengan Kepala ORGANDA Kota Banda Aceh Jufri, Senin 5 November 2018.

⁶⁰Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh Zubir, Rabu 14 November 2018.

⁶¹Hasil wawancara dengan Kepala angkutan labi-labi Rustam Amper, Jum'at 2 November 2018.

tidak ada penumpang. sampai sekarang ini hanya 12 unit yang berjalan, para sopir angkutan labi-labi sudah banyak tidak beroperasi mereka kini beralih jadi pedagang.”⁶²

Kelima, hasil wawancara peneliti dengan sopir labi-labi

“Menurut Yusuf ia menyatakan bahwa semenjak kehadiran bus Trans Koetaradja yang mengambil masyarakat secara gratis dan mempunyai banyak halte, menyebabkan angkutan labi-labi tidak banyak beroperasi lagi, yang dulunya sebelum kehadiran Bus Trans Koetaradja angkutan labi-labi banyak beroperasi dari 100 angkutan labi-labi, kini setelah beroperasinya bus Trans Koetaradja angkutan labi-labi kini tinggal 50 bahkan sampai 20 lagi yang beroperasi.”

Berdasarkan deskriptif data di atas maka dapat disimpulkan bahwa aktivitas pengoperasian angkutan labi-labi setelah beoperasinya Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam adalah: (a) aktivitas pengoperasian drastis menurun; (b) pendapatan sopir labi-labi berkurang; (c) dulu jumlah labi-labi mencapai 200 unit tetapi pasca beroperasi bus Trans Koetaradja jumlah labi-labi hanya 50.

3. Deskriptif data pola *coping* stres sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam.

Untuk mendapatkan data terkait tentang pola *coping* stres sopir labi-labi Kota Banda Aceh Pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam, maka peneliti mengobservasi dan mewawancarai 8 sopir labi-labi Kota Banda Aceh Trayek Keudah-Darussalam, maka hasilnya dapat di deskripsikan sebagai berikut:

⁶²Hasil wawancara dengan sopir labi-labi Kota Banda Aceh trayek Keudah-Darussalam Zainudin, Sabtu 3 November 2018.

Pertama, hasil wawancara peneliti dengan Pak Usman

“Menurut Pak Usman ia menyatakan bahwa menangani keadaan yang sekarang saya rasakan adalah berdoa kepada yang memberikan rezeki dan berusaha, rejeki itu sudah ada yang mengatur kita hanya bisa berusaha dan berdoa semoga Allah memudahkan rejeki kepada setiap hamba-hambanya dan menerima situasi yang sedang ia rasakan, enjoy dengan keadaan yang sedang dirasakan jangan pernah pantang menyerah dalam mencari rejeki. Menghadapai ancaman ini dengan kepala yang dingin jangan memakai emosional.”

Kedua, hasil wawancara peneliti dengan Pak Efendi

“Menurut Pak Efendi ia menyatakan bahwa saya mencari ketenangan dengan bercanda dengan teman-teman sopir labi-labi walaupun mereka tidak ada penumpang mereka harus sabar menunggu sampai ada penumpang datang, mencari penumpang dengan turun dari mobil dan mencari penumpang atau menanyai satu-satu kepada orang yang lewat untuk menjadi penumpang berusaha mencari penumpang didaerah yang ramai seperti Sekolah, Pasar dan jalan-jalan besar.”

Ketiga, hasil wawancara peneliti dengan Pak Munawir

“Menurut Pak Munawir ia menyatakan bahwa menenangkan dengan merokok karena rokok itu bisa menenangkan beban pikiran yang mereka rasakan, tidur didalam mobil sambil menunggu penumpang datang, bagi mereka bus Trans Koetaradja itu bukan beban, tetapi sangat mengganggu pendapatan mereka, apa lagi yang kami harus lakukan kami mengadu pada pemerintah tapi mereka diam saja dan tidak ada penyelesaian terhadap nasib kami sopir angkutan Labi-labi.”

Keempat, hasil wawancara peneliti dengan Pak Yusuf

“Menurut Pak Yusuf ia menyatakan bahwa menangani perasaan yang saya rasakan sekarang ini lebih banyak bersabar, berfikir positif saja, rejeki itu sudah ada yang mengatur, nggk ada solusi, kami sopir labi-labi ini menangis tanpa air mata, tapi kami tidak menampakan perasaan kami. Tapi kami tidak putus asa, kami tetap mencari penumpang untuk mendapat uang. Kami menenangkan hati kami dengan bercanda dengan teman-teman sopir labi-labi.”

Kelima, hasil wawancara peneliti dengan Pak Samsul

“Menurut Pak Samsul ia menyatakan mengatasi keadaan yang sekarang ini tetap semangat meskipun penumpang labi-labi mulai berkurang, karena konsumen lebih memilih bus Trans Koetaradja. Trus berusaha pergi pagi-pagi sekali untuk mendapatkan penumpang, walaupun mungkin hanya sedikit penumpang, tetap berusaha dan pasti diiringi dengan doa menghadapi situasi ini ini dengan emosinal yang positif.”

Keenam, hasil wawancara dengan Pak Mardi

“Menurut Pak Mardi ia menyatakan bahwa untuk kondisi dan situasi yang sekarang ini lebih bekerja keras dan pantang menyerah untuk mendapatkan penumpang, turun kejalan unuk menawarkan orang-orang untuk naik labi-labi. Mencari penumpang di pasar, sekolah dan juga ditempat yang ramai, kadang hanya menunggu ada penumpang yang ingin naik labi-labi, berfikir positif dengan keadaan sekarang ini.”

Ketujuh, hasil wawancara peneliti dengan Pak Zainudin

“Menurut Pak Zainudin ia menyatakan bahwa menangani ancaman dan masalah yang sedang ia rasakan adalah tetap menghadapi yang terjadi, walaupun sekarang beban kami bertambah semenjak kehadiran bus Trans Koetaradja penghasilan kami berkurang tapi kami tidak patah semangat dalam mencari rejeki, karena saya yakin rejeki itu sudah ada yang mengatur.”

Kelapan, hasil wawancara peneliti dengan Pak Jakfar

“Menurut Pak Jakfar ia menyatakan bahwa Apa yang saya rasakan sekarang ini dengan situasi begini, dengan adanya ancaman bagi saya untuk tidak mendapatkan penumpang, saya tetap menghadapi semua ini, mau ada penumpang atau pun tidak saya tetap bekerja, bukankah rejeki itu sudah ada yang mengatur, mungkin di satu sisi ini merupakan tantangan bagi saya tidak ada lagi penumpang dan juga kepada pihak yang bersangkutan agar memikirkan nasib kami sopir angkutan labi-labi jangan hanya memikirkan satu pihak saja.”

Berdasarkan deskriptif data di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pola *coping* stress yang dilakukan oleh sopir labi-labi dari hasil penelitian pada 8 responden menunjukkan: (a) mereka tetap menghadapi masalah atau ancaman yang mereka rasakan; (b) usaha bekerja, doa dan tawakal; (c) bercanda dengan teman satu profesi sebagai sopir angkutan labi-labi.

B. Pembahasan Data Penelitian

Berdasarkan hasil deskripsi data di atas, maka pembahasan data penelitian ini diuraikan dalam tiga aspek, yaitu: (1) kondisi psikologis sopir labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja; (2) aktivitas pengoperasian angkutan labi-labi

pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam; (3) pola *coping* stres yang dilakukan sopir labi-labi.

1. Kondisi psikologis sopir labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja.

Berdasarkan kesimpulan dari data di atas, kondisi psikologis sopir labi-labi pasca beroperasi bus Trans Koetaradja adalah: (a) sopir labi-labi tertekan, perasaan marah dan kesal; (b) sumpah serapah dan mengumpat pada bus Trans Koetaradja; (c) prasangka tidak baik kepada sopir labi-labi dan juga sangat menyalahkan pemerintah.

Pertama, kondisi psikologis adalah dua kata yang terdiri dari keadaan dan psikologis. Dalam kamus umum bahasa Indonesia, keadaan memiliki arti suasana; situasi yang berlaku.⁶³ Berarti, keadaan merupakan suatu konsep yang menggambarkan situasi yang sedang terjadi. Adapun makna psikologis menunjukan ke arah jiwa, nyawa dan berbagai kata yang lain. Secara etimologis, psikologis diambil dari bahasa Inggris, yaitu *psychology* yang berasal dari bahasa Yunani, "*psyche*" yang berarti jiwa, dan logos yang berarti ilmu pengetahuan. Dengan demikian psikologi ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang jiwa.⁶⁴

Jadi dapat dikatakan bahwa kondisi psikologis merupakan keadaan, situasi yang bersifat kejiwaan, suatu keadaan yang terjadi dalam diri individu akan mempengaruhi sikap dan perilaku. Sedangkan perasaan dan emosi menurut Bimo

⁶³W.J.S Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga, (Jakarta: Balai Pustaka, 2007), hal. 5.

⁶⁴Abdur Rahman Shaleh dan Muhib Abdul Wahab, *Psikologi: Suatu Pengantar Dalam Perspektif Islam*, (Jakarta: Kencana, 2004), hal. 1

Walgito pada umumnya disifatkan sebagai keadaan yang ada pada individu atau organisme pada sesuatu waktu. Misal seseorang merasa sedih, senang, takut, ataupun gejala-gejala yang lain setelah melihat, mendengar, atau merasakan sesuatu. Dengan kata lain perasaan dan emosi disifatkan sebagai suatu keadaan kejiwaan pada organisme atau individu sebagai akibat adanya peristiwa atau persepsi yang dialami oleh organisme.

Pada umumnya peristiwa atau keadaan tersebut menimbulkan kegoncangan-kegoncangan dalam diri organisme yang bersangkutan. Emosi merupakan keadaan yang ditimbulkan oleh situasi tertentu, dan emosi cenderung terjadi dalam kaitannya dengan perilaku yang mengarah atau menyingkiri terhadap sesuatu.⁶⁵

Menurut Zulfan Saam dan Sri Wahyuni Perasaan marah adalah bagian dari emosi. Emosi adalah perwujudan apa yang dirasakan seseorang sebagai reaksi terhadap suatu peristiwa atau situasi tertentu. Emosi digolongkan menjadi dua golongan yaitu emosi positif dan emosi negatif. Emosi positif seperti bahagia, senang, gembira dan cinta, sedangkan emosi negatif seperti takut, marah, sedih dan cemas. Emosi marah merupakan gambaran perasaan terhadap sesuatu objek seperti peristiwa, perilaku orang, hubungan sosial, dan keadaan lingkungan. Dalam emosi marah misalnya jengkel, jijik, dendang dongkol geram, kesal, sebal, benci, dan muak.⁶⁶

⁶⁵Bimo Walgito, *Pengantar Psikologi Umum*, (Yogyakarta: Andi Offset, 2004), hal. 202-209.

⁶⁶Zulfan Saam Dan Sri Wahyuni, *Psikologi Keperawatan*, Cetakan Pertama (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2012), hal. 110-115.

Menurut Sarlito W. Sarwono sumber utama kemarahan adalah hal-hal yang mengganggu aktivitas untuk sampai pada tujuannya. Dengan demikian, ketegangan (stress) yang terjadi dalam aktivitas itu tidak mereda, bahkan bertambah. Untuk menyalurkan ketegangan-ketegangan itu individu yang bersangkutan menjadi marah.⁶⁷

Kedua, sumpah serapah adalah ucapan yang dikeluarkan seseorang kepada orang lain untuk membalas perbuatan tidak menyenangkan yang dilakukan oleh seseorang. Sumpah serapah dapat diartikan sebagai kutukan atau doa jelek yang diberikan seseorang, umumnya sumpah serapah keluar ketika seseorang mengalami sakit hati atau terlalu kecewa. Sumpah serapah biasanya keluar saat seseorang dalam kondisi emosional yang tidak stabil. Menurut Muslim Nurdin, dkk, mengupat artinya mengulangi cerita atau laporan tentang seseorang untuk tujuan menimbulkan kebencian, salah pengertian dan permusuhan antara dua orang kawan lama atau dua keluarga.⁶⁸

Berdasarkan hasil pembahasan data penelitian maka dapat disimpulkan bahwa kondisi psikologis sopir labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam adalah sangat stres, hal ini dapat dilihat dari perilaku marah-marah menyumpah berkata-kata tidak baik ketika bus Trans Koetaradja mengambil penumpang, sopir labi-labi sakit hati dan kecewa menimbulkan kebencian terhadap sopir dan Bus Trans Koetaradja. Dan itu sesuatu kondisi yang sangat wajar karena dengan adanya Bus Trans Koetaradja pendapatan sopir labi-

⁶⁷Sarlito W. Sarwon, *Pengantar Psikologi Umum*, (Jakarta: PT RajaGravindo, 2013), hal.135.

⁶⁸Muslim Nurdin, dkk, *Moral dan Kognisi Islam*, (Bandung: Alfabeta, 1995), hal. 252.

labi berkurang, tidak bisa lagi memenuhi kebutuhan keluarga, dan tidak bisa setoran sewa kepada pemilik labi-labi.

2. Aktivitas pengoperasian labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam.

Berdasarkan kesimpulan dari data di atas, aktivitas pengoperasian angkutan labi-labi pasca beroperasi bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam adalah: (a) aktivitas pengoperasian angkutan labi-labi drastis menurun; (b) pendapatan sopir labi-labi berkurang; (c) dulu jumlah labi-labi mencapai 200 unit tetapi pasca beroperasi bus Trans Koetaradja jumlah labi-labi hanya 50.

Pertama, pengoperasian labi-labi Trayek Keudah-Darussalam menurun karena konsumen lebih memilih yang gratis dari pada angkutan labi-labi yang membayar, perjalanan jauh maupun dekat, yang dulunya jumlah labi-labi sebelum beroperasinya bus Trans Koetaradja mencapai 200 unit labi-labi yang beroperasi sekarang jumlah labi-labi sudah sangat menurun beroperasi mencapai 50 angkutan labi-labi, dan yang sering beroperasi hanya hanya mencapai 12 unit angkutan labi-labi Kota Banda Aceh Trayek Keudah-Darussalam.

Kedua, menurut Nazir pendapatan merupakan suatu hasil yang diterima oleh seseorang dari berusaha dan bekerja. Jenis masyarakat bermacam ragam seperti nelayan, petani, beternak, buruh, serta berdagang dan juga bekerja pada sektor pemerintah dan swasta. Pendapatan menurut ilmu ekonomi diartikan sebagai nilai maksimum yang dapat dikonsumsi oleh seseorang dalam satu periode seperti keadaan semula. Pendapatan adalah suatu hasil yang diterima

seseorang dari berusaha atau bekerja yang berupa uang, maupun barang yang diterima atau dihasilkan dalam jangka waktu tertentu.⁶⁹

Pendapatan sopir labi-labi sudah berkurang yang dulunya mereka bisa menghidupkan keluarga mereka dari hasil mengemudi angkutan labi-labi kini setelah beroperasinya bus Trans Koetaradja pendapatan mereka sangat menurun jangkakan untuk keluarga dan biaya anak sekolah, uang untuk belik minyak labi-labi saja pas-pasan, apa lagi yang bukan milik sendiri angkutan labi-labinya mereka harus menyeter sewaan.

Berdasarkan hasil pembahasan data penelitian maka dapat disimpulkan bahwa aktivitas pengoperasian angkutan labi-labi pasca beroperasi bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam adalah sangat menurun dan pendapatan sopir Labi-labi berkurang semenjak kehadiran bus Trans Koetaradja. Hal ini dapat dilihat dari jumlah angkutan labi-labi yang beroperasi yang dulunya angkutan Labi-labi berjumlah 212 setelah beroperasi Bus Trans Koetaradja hanya 50 yang beroperasi, dan yang sering beroperasi hanya 12 unit angkutan labi-labi.

3. Pola *coping* stres yang dilakukan sopir labi-labi trayek Keudah-Darussalam

Berdasarkan kesimpulan dari data di atas, pola *coping* stres sopir labi-labi pasca beroperasi bus Trans Koetaradja adalah: (a) mereka tetap menghadapi masalah atau ancaman yang mereka rasakan;(b)usaha bekerja, doa dan tawakal;(c) bercanda dengan teman satu profesi sebagai sopir angkutan labi-labi.

⁶⁹<http://eprints.radenfatah.ac/13.pdf>. Diakses 3 desember 2018.

Pertama, sopir labi-labi tetap menghadapi masalah atau ancaman yang mereka rasakan saat ini. Usaha subjek untuk penanganan adalah semangat bekerja dan terus mencari penumpang dengan jalan pelan-pelan dan menanyai kepada orang-orang yang lewat untuk mendapatkan penumpang, berusaha mencari penumpang di tempat yang ramai, disekolah dan pasar. Menangani ancaman atau rasa tertekan yang mereka rasakan melalui rasa syukur dengan keadaan yang ada dan bekerja dengan keras meskipun tidak ada penumpang tapi tetap berusaha menunggu dan mendapatkan penumpang hingga malam.

Kedua, menurut Yatimin Abdullah usaha dalam bisnis dan perdagangan diperlukan karena tidak ada seorang pun yang dapat hidup dengan sempurna tanpa rezeki. Tidak ada seorang manusia yang mampu menyediakan segala keperluan dan tuntutan hidupnya sendiri tanpa melibatkan orang lain. Islam mendorong ummatnya berusaha mencari rezeki supaya kehidupan mereka menjadi baik dan menyenangkan. Allah Swt menjadikan langit bumi dan laut dan apa saja kepentingan dan sebesar-besarnya manfaat bagi manusia. Manusia diberi kesempatan seluas-luasnya mencari rezeki yang halal ununtuk mencukupi kehidupannya didunia sebagai bekal ibadah kepada Allah.

Doa dan tawakal merupakan kunci yang sangat utama, tawakal ialah menyerahkan, menyandarkan diri kepada Allah setelah melakukan ikhtiar dan mengharapkan pertolongan-Nya. Tawakal bukan berarti menyerah atau pasrah tanpa usaha, tetapi menyerahkan diri kepada allah itu pertanda taat pada-Nya

setelah berusaha. Tawakal bukanlah menanti nasib sambil berpangku tangan, tetapi berusaha sekuat tenaga dan setelah itu baru berserah diri kepada Allah.⁷⁰

Ketiga, canda dalam kamus besar bahasa Indonesia tingkah, senda gurau. Sedangkan bercanda adalah bersenda gurau;berolok-olok. Menurut Yates dalam buku Zulfan Saam dan Sri Wahyuni mengatasi stres yang dilakukan dengan membina hubungan baik dengan orang lain, melakukan tindakan positif dan konstruktif sebagai solusi atas suatu masalah kerja. Memelihara hubungan sosial dengan orang diluar lingkungan kerja seperti tetangga dan kerabat dekat.⁷¹

Berdasarkan hasil pembahasan data penelitian dapat disimpulkan bahwa perilaku marah-marah, menyumpah serapah, kecewa dan menimbulkan kebencian terhadap sopir bus Trans Koetardja. Suatu kondisi yang wajar karena sejak beroperasinya bus Trans Koetaradja pendapatan sopir labi-labi berkurang, dan mereka tidak bisa lagi memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari.

Pola *coping* stres sopir labi-labi pasca beroperasi bus trans koetaradja trayek Keudah-Darussalam adalah dengan menggunakan *coping* yang berfokus pada emosi (*emotional-focused coping*) dimana sopir labi-labi dengan perasaan tertekan, marah, benci, mereka menyelesaikan emosi mereka dengan bercanda gurau, berusaha, berdoa dan bertawakal.

⁷⁰Yatimin Abdullah, *Pengantar Studi Etika*, (Jakarta:PT RajaGravindo, 2006), hal. 145-152.

⁷¹Zulfan Saam dkk, *Psikologi Keperawatan*, Cetakan Pertama (Jakarta:PT RajaGravindo Persada, 2012), hal. 135.

BAB V

PENUTUP

A. Hasil Penelitian

Berdasarkan deskripsi dan pembahasan data penelitian, maka dapat dinyatakan bahwa pola *coping* stres sopir labi-labi Kota Banda Aceh Pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam yaitu dengan menggunakan pola *coping* yang berfokus pada emosi (*emotional-focused coping*) dimana sopir labi-labi dengan perasaan yang tertekan marah, benci, jadi mereka menyelesaikan emosi mereka dengan bercanda gurau, berusha, berdoa dan bertawakal. Pernyataan ini didasari dari temuan penelitian, yaitu:

Pertama, dilihat dari kondisi psikologis sopir labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam yang stres berat. Hal ini dapat dilihat dari perilaku marah-marah menyumpah berkata-kata tidak baik ketika Bus Trans Koetaradja mengambil penumpang. Namun walaupun mereka merasa tertekan dan terancam semenjak beroperasinya bus Trans Koetaradja mereka tetap melakukan pekerjaan ada atau tidak adanya penumpang mereka tetap bekerja dan juga tidak lupa berusaha, doa, tawakal dan mengalihkan perasaan marah dan kesal mereka dengan bercanda gurau dengan teman-teman satu profesi sebagai sopir labi-labi.

Kedua, dilihat dari aktivitas pengoperasian angkutan labi-labi pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja trayek Keudah-Darussalam yang semakin menurun sehingga mengurangi pendapatan mereka, namun mereka juga tetap masih bekerja dan mencari penumpang di jalan menanyai kepada orang yang lewat

yang ingin naik angkutan labi-labi, mencari penumpang ditempat-tempat yang ramai seperti pasar dan sekolah.

Ketiga, dilihat dari pola *coping* stres sopir labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam dalam menangani stres yaitu dengan pola *coping* yang berfokus pada emosi (*emotional-focused coping*) dimana sopir labi-labi dengan perasaan yang tertekan marah, benci, jadi mereka menyelesaikan emosi mereka dengan bercanda gurau, berusha, berdoa dan bertawakal.

Pola *coping* yang berfokus pada emosi (*emotional-focused coping*) adalah penanganan stres dimana individu memberikan respon terhadap situasi dengan cara emosional, terutama dengan menggunakan penilaian dalam *emotion-focused coping* ini seseorang menghadapi stres dengan fokus pada bagaimana menata dirinya secara emosional sehingga siap menghadapi stres itu sendiri.

A. Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian, maka peneliti memberikan rekomendasi kepada beberapa pihak yang terkait dalam penelitian ini, diantaranya:

Pertama, Pemerintah Banda Aceh untuk meninjau kembali pengoperasian bus Trans Koetaradja, bagaimana membuat kebijakan sehingga ada keseimbangan antara bus Trans Koetaradja dengan angkutan labi-labi.

Kedua, ORGANDA untuk menstabilkan antara jadwal beroperasinya bus Trans Koetaradja dengan angkutan labi-labi.

Ketiga, pemilik labi-labi mempertimbangkan lagi setoran yang diberikan karena setelah beroperasinya bus Trans Koetradaja pendapatan sopir labi-labi menjadi menurun dan menyebabkan setoran berkurang.

Keempat, sopir labi-labi untuk terus bersabar dan jangan pernah berhenti berusaha doa dan bertawakal walaupun sekarang pendapatan berkurang semenjak kehadiran bus Trans Koetradaja.



DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Agama Republik Indonesia, *Al-Quran Dan Terjemahannya*. Semarang:CV Alwah, 2006.
- Alex Sobur, *Kamus Psikologi*. Jakarta: CV Pustaka Setia, 2016.
- Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*. Jakarta: RajaGrafindo, 2004.
- Burhan Bungin, *Penelitian Kualitatif:Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial lainnya*. Jakarta: Prenada Media Group, 2007.
- Bimo Walgito, *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta: Andi Offset, 2004.
- Hadari, H, Namawi, *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2005.
- Ismiati, “Problematika dan Coping Stres Mahasiswa dalam Menyusun Skripsi” *Jurnal Al-Bayan*/Vol. 21. No. 32 Juli-Desember 2015. (Diakses 18 juli 2018).
- Iyup Yosep, *Keperawatan Jiwa*. Bandung: PT Refika Aditama, 2010.
- J. P. Chaplin, *Kamus Lengkap Psikologi*. Jakarta: PT. RajaGrafindo, 2006.
- Jenita Doli Tine Donsu, , *Psikologi Perawatan*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press, 2017.
- Joko,Subagyo *Metode Penelitian Dalam Teori Dan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta, 2004.
- Mochamad Nursalim, *Strategi Dan Intervensi Konseling*. Jakarta Barat: Akademia Permata, 2013.
- Muhajir, Muhammad Nasir, “Analisis Dampak kebijakan Pemerintah pada Transportasi Publik Trans Koetaradja Terhadap labi-labi (Studi Kasus : Terminal Keudah - Darussalam)”, *Jurnal*, Vol. 2 No. 4 N ovember 2017 : 607-617. Diakses 02 Oktober 2017.
- Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian:Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta, 2013.
- Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif R&D*. Bandung: Alfabeta, 2014.

Triantoro Safaria, *Autisme*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2005.

Wayan Bagia, *Prilaku Organisasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2015.

Yatimin Abdullah, *Pengantar Studi Etika*. Jakarta: PT RajaGraVindo Persada, 2006.

Yusuf Syamsu, Juntika Nurihsan, *Teori Kepribadian*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2102.

Zulfan Saam dkk, *Psikologi Keperawatan*. Jakarta: PT RajaGraVindo Persada, 2012

Departemen Pendidikan Nasional. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, 2008.

Pratiwi, G. D. (2016), “Analisis Permintaan Masyarakat Terhadap Transportasi Umum Di Kota Banda Aceh (Studi Kasus Trans Koetaradja)”, Kota Banda Aceh: Jurnal Ilmiah mahasiswa (JIM) Unsyiah.(diakses 02 Oktober 2017).

Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan 2009 (UU No.2 Tahun 2009), Jakarta: 2009.

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2009 (Uu No.2 Tahun 2009), Jakarta:2009.



SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI UIN AR-RANIRY
Nomor : B-4606/Un.08/FDK/KP.00.4/09/2018

TENTANG
PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI
SEMESTER GANJIL TAHUN AKADEMIK 2018/2019

DEKAN FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI

- Menimbang : a. Bahwa untuk menjaga kelancaran Bimbingan Skripsi Mahasiswa pada Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Ar-Raniry, maka perlu menunjuk Pembimbing Skripsi;
b. Bahwa yang namanya tercantum dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai Pembimbing Skripsi;
- Mengingat : 1. Undang-Undang No.20 tahun 2003, tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005, tentang Guru dan Dosen;
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012, tentang Pendidikan Tinggi;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005, tentang Standar Pendidikan Nasional;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2009, tentang Dosen;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014, tentang Penyelenggara Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
7. Peraturan Pemenintah Nomor 53 Tahun 2010, tentang Disiplin Pegawai Negeri Sipil;
8. Peraturan Presiden RI Nomor 64 Tahun 2013, tentang Perubahan IAIN Ar-Raniry Banda Aceh menjadi UIN Ar-Raniry Banda Aceh;
9. Peraturan Menteri Agama RI Nomor 12 Tahun 2014, tentang organisasi dan tata kerja UIN Ar-Raniry;
10. Keputusan Menteri Agama No.89 Tahun 1963, tentang Penetapan Pendirian IAIN Ar-Raniry;
11. Keputusan Menteri Agama No. 153 Tahun 1968, tentang Penetapan Pendirian Fakultas Dakwah IAIN Ar-Raniry;
12. Peraturan Menteri Agama RI Nomor 21 tahun 2015 tentang Statuta Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
13. Surat Keputusan Rektor UIN Ar-Raniry No.01 tahun 2015, tentang Pendelegasian Wewenang Kepada Dekan dan Direktur PPs di lingkungan UIN Ar-Raniry Banda Aceh;
14. DIPA UIN Ar-Raniry Nomor: 025.04.2.423925/2018, Tanggal 05 Desember 2017

MEMUTUSKAN

- Menetapkan : Surat Keputusan Dekan Fakultas Dakwah dan Komunikasi tentang Pembimbing Skripsi Mahasiswa Semester Ganjil Tahun Akademik 2018/2019
- Pertama : Menunjuk/Mengangkat Sdr :

- 1) **Dr. Kusmawati Hatta, M.Pd**
2) **Drs. Umar Latif, MA**

Sebagai Pembimbing Utama
Sebagai Pembimbing Kedua

Untuk Membimbing Skripsi Mahasiswa:

Nama : Fita Marisa
Nim/Jurusan : 140402159/ Bimbingan dan Konseling Islam (BKI)
Judul : Pola Coping Stress Sopir Labi-labi Kota Banda Aceh Pasca Beroperasi Bus Trans Koetaradja Trayek Keudah-Darussalam

- Kedua : Kepada Pembimbing yang tercantum namanya di atas diberikan honorarium sesuai dengan peraturan yang berlaku;
- Ketiga : Pembiayaan akibat keputusan ini dibebankan pada dana DIPA UIN Ar-Raniry Tahun 2018;
- Keempat : Surat Keputusan ini berlaku selama satu tahun terhitung sejak tanggal ditetapkan;
- Kelima : Segala sesuatu akan diubah dan ditetapkan kembali apabila di kemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam Surat Keputusan ini;
- Kutipan : Surat Keputusan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Banda Aceh
Pada Tanggal : 21 September 2018 M
11 Muharam 1440 H
Dekan Fakultas Dakwah dan Komunikasi





**KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI**

Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telepon : 0651- 7552548, www.dakwah arraniry.ac.id

Nomor : B.5094/Un.08/FDK.I/PP.00.9/10/2018

Banda Aceh, 30 Oktober 2018

Lamp :-

Hal : **Penelitian Ilmiah Mahasiswa**

Kepada

Yth, **1. Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh
2. Kepala Kantor Organda Kota Banda Aceh**

Di -

Tempat

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Pimpinan Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

Nama /Nim : **Fita Marisa / 140402159**
Semester/Jurusan : **IX / Bimbingan dan Konseling Islam (BKl)**
Alamat sekarang : **Jl. Teuku Dibrang II Rukoh Banda Aceh**

Saudara yang tersebut namanya diatas benar mahasiswa Fakultas Dakwah dan Komunikasi bermaksud melakukan penelitian ilmiah di lembaga yang Bapak pimpin dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul **"Pola Coping Stress Sopir Labi-Labi Kota Banda Aceh Pasca Beroperasi Bus Trans Koetaraja Trayek Keudah Darussalam."**

Demikian surat ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik, kami mengucapkan terimakasih.

Wassalam
an. Dekan,

Wakil Dekan Bidang Akademik
dan Kelembagaan,



Banda Aceh, 14 November 2018

Kepada

: Peg. 893.4/ 3430

Yth. Dekan Fakultas Dakwah dan Komunikasi
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry

:-

:-

: Selesai Melaksanakan
Penelitian

di-

BANDA ACEH

Sehubungan dengan surat Saudara No.B.5094/Un.08/FDK.1/PP.00.9/10/2018 tanggal 30 Oktober 2018, perihal Penelitian Ilmiah Mahasiswa, untuk itu kami informasikan bahwa mahasiswi Fakultas Dakwah dan Komunikasi yang tersebut dibawah ini :

Nama : Fita Marisa
NIM : 140402159
Semester/Jurusan : IX / Bimbingan dan Konseling Islam (BKI)
Alamat : Jl. Teuku Dibrang II Rukoh Banda Aceh

telah selesai melaksanakan penelitian pada Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh sesuai dengan judul Skripsi.

Demikian kami sampaikan untuk menjadi bahan seperlunya.

جامعة الرانيري

A R - R A N

An. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA BANDA ACEH

Sekretaris



Pedoman Wawancara

Pola Coping Stres Sopir Labi-labi Kota Banda Aceh pasca beroperasi Bus Transkoetardja Trayek Keudah-Darussalam.

1. Berapa lama bapak bekerja sebagai supir angkutan labi-labi trayek keudah-darussalam?
2. Berapa penghasilan perhari yang bapak dapatkan?
3. Apakah penghasilan bapak menjadi sopir angkutan labi-labi mencukupi untuk kebutuhan keluarga bapak?
4. Apakah semenjak kehadiran bus Trans Koetaradja mengurangi penumpang labi-labi?
5. Apa beban berat yang bapak rasakan setelah beroperasinya bus trans koetaradja?
6. Apakah setelah beroperasinya bus trans koetaradja pendapatan bapak berkurang?
7. Beban emosi atau perasaan yang seperti apa yang bapak rasakan setelah beroperasinya bus Trans Koetaradja?
8. Hal apa yang bapak takuti setelah dijalankannya bus Trans Koetaradja?
9. Apakah bapak merasa tertekan setelah beroperasinya bus Trans Koetaradja?
10. Apa yang bapak lakukan untuk mengatasi perasaan tertekan setelah beroperasinya bus Trans Koetaradja?
11. Apa saja usaha yang bapak lakukan untuk mengatasi tertekan yang bapak rasakan?
12. Apakah bapak memilih untuk menghadapi atau menghindar situasi sekarang ini?

LAMPIRAN FOTO PENELITIAN

Wawancara peneliti dengan sopir labi-labi trayek Keudah-Darussalam:





Data Trayek dan Armada Angkutan Kota (Labi-Labi)

No	Uraian	Tahun 2011	Tahun 2012	Tahun 2013	Tahun 2014	Tahun 2015	Tahun 2016	Tahun 2017
1	Terminal APK Keudah – Darussalam PP	112 kend.	66 kend.	66 kend.				
2	Terminal APK Keudah – Ulee Kareng PP	27 kend.	19 kend.	19 kend.				
3	Terminal APK Keudah – Lampeunereut PP	41 kend.	25 kend.	25 kend.				
4	Terminal APK Keudah – Keutapang PP	52 kend.	34 kend.	34 kend.				
5	Terminal APK Keudah – Lamteumen PP	18 kend.	12 kend.	12 kend.				
6	Terminal APK Keudah – Surien PP	4 kend.	0 kend.	0 kend.				
7	Terminal APK Keudah – Krueng Cut PP	23 kend.	16 kend.	16 kend.				
8	Terminal APK Keudah – Tanjung PP	16 kend.	6 kend.	6 kend.				
9	Terminal APK Keudah – Lueng Bata PP	9 kend.	0 kend.	0 kend.				
10	Terminal APK Keudah – Ulee Lheue PP	40 kend.	20 kend.	20 kend.				

**RUTE – RUTE TRAYEK ANGKUTAN UMUM LABI-LABI
DALAM WILAYAH KOTA BANDA ACEH**

TERMINAL APK KEUDAH – DARUSSALAM, PP

- MASUK : Darussalam – Jl. T Nyak Arif – Jl. Tgk Daud Beureueh – Jl. SR Safiatuddin – Jl. Jend A Yani – Jl. Supratman – Jl. Tentara Pelajar – Masuk Terminal APK Keudah.
- KELUAR : Terminal APK Keudah – Jl. Cut Mutia – Jl. Supratman - Jl. TP Polem – Jl. Tgk Daud Beureueh – Jl. T Nyak Arif – Darussalam

TERMINAL APK KEUDAH – LAMPINEUNG, PP

- MASUK : Lampineung – Jl. T Nyak Arif – Jl. Tgk Daud Beureueh – Jl. SR Safiatuddin – Jl. Jend A Yani – Jl. Supratman – Jl. Tentara Pelajar – Masuk Terminal APK Keudah.
- KELUAR : Terminal APK Keudah – Jl. Cut Mutia – Jl. Supratman - Jl. TP Polem – Jl. Tgk Daud Beureueh – Jl. T Nyak Arif – Lampineung

TERMINAL APK KEUDAH – KRUENG CUT, PP

- MASUK : Krueng Cut – Jl. Laks. Malahayati - Jl. T Nyak Arif – Jl. Tgk Daud Beureueh – Jl. SR Safiatuddin – Jl. Jend A Yani – Jl. Supratman – Jl. Tentara Pelajar – Masuk Terminal APK Keudah.
- KELUAR : Terminal APK Keudah – Jl. Cut Mutia – Jl. Supratman - Jl. TP Polem – Jl. Tgk Daud Beureueh – Jl. T Nyak Arif - Jl. Laks. Malahayati – Krueng Cut.

TERMINAL APK KEUDAH – ULEE KARENG, PP

- MASUK : Ulee Kareng – Jl. T Iskandar – T Hamzah Bendahara Jl - T Angkasah – Jl. SR Safiatuddin – Jl. Jend A Yani – Jl. Supratman – Jl. Tentara Pelajar – Masuk Terminal APK Keudah.
- KELUAR : Terminal APK Keudah – Jl. Cut Mutia – Jl. Supratman - Jl. Jend A Yani – Jl. SR Safiatuddin – Jl. T. Angkasah - T Hamzah Bendahara - Jl. T Iskandar – Ulee Kareng.

TERMINAL APK KEUDAH – KEUTAPANG DUA, PP

MASUK : Keutapang Dua – Jl. Jend Sudirman – Jl. T Umar – Jl. ST Iskandarmuda – Jl. A Madjid Ibrahim I – Jl. Panglatah – Jl. Taman Siswa - Jl Tentara Pelajar – Masuk Terminal APK Keudah.

KELUAR : Terminal APK Keudah – Jl. Cut Mutia – Jl Tepi Kali – Jl. Inpres – Jl. Diponegoro – Jl. STA Mahmudsyah - Jl Mohd Jam – Jl Tgk Abu Lam U – Jl T Umar – Jl Jend Sudirman – Keutapang Dua.

TERMINAL APK KEUDAH – LAMTEUMEN, PP

MASUK : Lamteumen – Jl. Cut Nyak Dhien – Jl. T Umar – Jl. ST Iskandarmuda – Jl. A Madjid Ibrahim I – Jl. Panglatah – Jl. Taman Siswa – Jl Tentara Pelajar – Masuk Terminal APK Keudah.

KELUAR : Terminal APK Keudah – Jl. Cut Mutia – Jl Tepi Kali – Jl. Inpres – Jl. Diponegoro – Jl. STA. Mahmudsyah - Jl Mohd Jam – Jl Tgk Abu Lam U – Jl T Umar – Jl. Cut Nyak Dhien – Lamteumen.

TERMINAL APK KEUDAH – LAMPEUNEURUT, PP

MASUK : Lampeuneurut – Jl ST Malikul Saleh – Jl Hasan Saleh – Jl Nyak Adam Kamil II – Jl. Makam Pahlawan – Jl T Sulaiman Daud – Jl Nyak Adam Kamil I – Jl T Umar – Jl. ST Iskandarmuda – Jl. A Madjid Ibrahim I – Jl. Panglatah – Jl. Taman Siswa – Jl Tentara Pelajar – Masuk Terminal APK Keudah.

KELUAR : Terminal APK Keudah – Jl. Cut Mutia – Jl Tepi Kali – Jl. Inpres – Jl. Diponegoro – Jl Tgk Chik Ditiro – Jl. STA. Mahmudsyah - Jl Mohd Jam – Jl Tgk Abu Lam U – Jl T Umar – Jl Nyak Adam Kamil I – Jl T Sulaiman Daud - Jl. Makam Pahlawan - Jl Nyak Adam Kamil II - Jl Hasan Saleh - Jl ST Malikul Saleh – Lampeuneurut.

TERMINAL APK KEUDAH – LAMJABAT / SURIEN, PP

MASUK : Lamjabt / Surien – Jl. Syik Cot Aron – Jl. Pendidikan – Jl. ST Iskandarmuda – Jl. Prof A Madjid Ibrahim I – Jl. Panglatah – Jl. Taman Siswa - Jl Tentara Pelajar – Masuk Terminal APK Keudah.

KELUAR : Terminal APK Keudah – Jl. Cut Mutia – Jl Tepi Kali – Jl. Inpres – Jl. Diponegoro – Jl Tgk Chik Ditiro – Jl. STA. Mahmudsyah - Jl Mohd Jam – Jl Tgk Abu Lam U – Jl. ST Iskandarmuda – Jl. Pendidikan – Jl. Gp. Asoe Nanggroe – Jl. Gp. Surien – Lamjabat / Surien.

TERMINAL APK KEUDAH – TANJUNG, PP

MASUK : Tanjung – Jl.Tgk Imum Lueng Bata – Jl. Tgk Chik Ditiro – Jl Mohd Jam – Jl Tgk Abu Lam U – Jl. ST Iskandarmuda – Jl. A Madjid Ibrahim I – Jl. Panglateh – Jl. Taman Siswa – Jl Tentara Pelajar – Masuk Terminal APK Keudah.

KELUAR : Terminal APK Keudah – Jl. Cut Mutia – Jl Tepi Kali – Jl. Inpres – Jl. Diponegoro – Jl. STA. Mahmudsyah - Jl Tgk Chik Ditiro – Jl.Tgk Imum Lueng Bata – Tanjung.

TERMINAL APK KEUDAH – LUENG BATA, PP

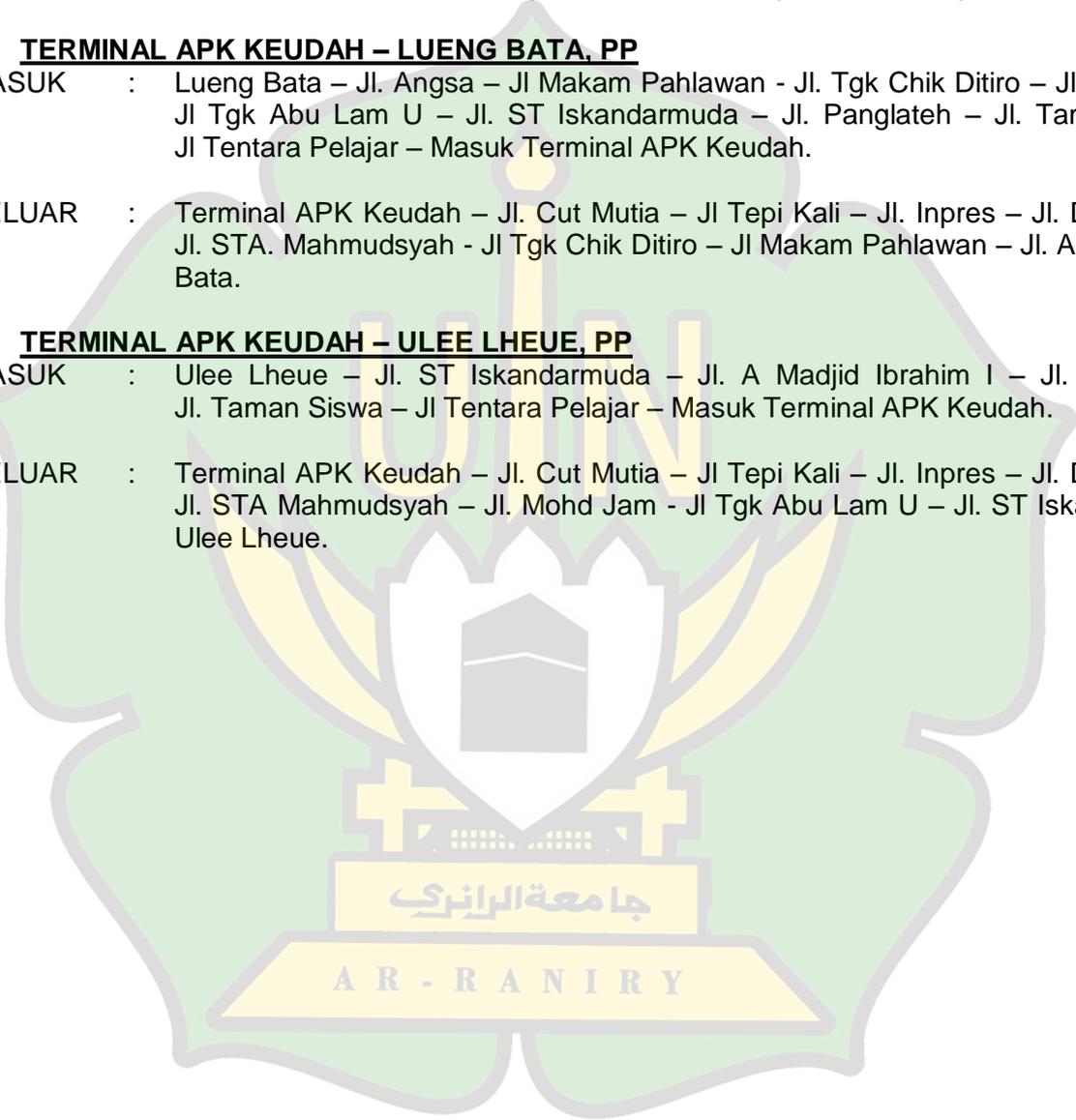
MASUK : Lueng Bata – Jl. Angsa – Jl Makam Pahlawan - Jl. Tgk Chik Ditiro – Jl Mohd Jam – Jl Tgk Abu Lam U – Jl. ST Iskandarmuda – Jl. Panglateh – Jl. Taman Siswa – Jl Tentara Pelajar – Masuk Terminal APK Keudah.

KELUAR : Terminal APK Keudah – Jl. Cut Mutia – Jl Tepi Kali – Jl. Inpres – Jl. Diponegoro – Jl. STA. Mahmudsyah - Jl Tgk Chik Ditiro – Jl Makam Pahlawan – Jl. Angsa - Lueng Bata.

TERMINAL APK KEUDAH – ULEE LHEUE, PP

MASUK : Ulee Lheue – Jl. ST Iskandarmuda – Jl. A Madjid Ibrahim I – Jl. Panglateh – Jl. Taman Siswa – Jl Tentara Pelajar – Masuk Terminal APK Keudah.

KELUAR : Terminal APK Keudah – Jl. Cut Mutia – Jl Tepi Kali – Jl. Inpres – Jl. Diponegoro – Jl. STA Mahmudsyah – Jl. Mohd Jam - Jl Tgk Abu Lam U – Jl. ST Iskandarmuda – Ulee Lheue.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Identitas Diri

1. Nama Lengkap : Fita Marisa
2. Tempat/Tgl. Lahir : Labuhan Bakti, 6 Juli 1994
3. Jenis Kelamin : Perempuan
4. Agama : Islam
5. NIM : 140402159
6. Kebangsaan : NKRI
7. Alamat : Labuhan Bakti
 - a. Kecamatan : Teupah Selatan
 - b. Kabupaten/Kota : Simeulue/Sinabang
 - c. Provinsi : Aceh
8. No. Telp/Hp : 0853 6299 9272

Riwayat Pendidikan

9. SD : SD Negeri 5 Teupah Selatan Tahun Lulus 2008
10. SMP : SMP Negeri 1 Teupah Selatan Tahun Lulus 2011
11. SMA : SMA Negeri 1 Teupah Selatan Tahun Lulus 2014
12. Perguruan Tinggi : UIN Ar-Raniry

Orang Tua/Wali

13. Nama Ayah : Mansur. T
14. Nama Ibu : Cut Rawani
15. Pekerjaan Orang Tua
 - a. Ayah : Petani
 - b. Ibu : Ibu Rumah Tangga
16. Alamat Orang Tua :
 - a. Kecamatan : Teupah Selatan
 - b. Kabupaten : Simeulue
 - c. Provinsi : Aceh

Banda Aceh, 6 Januari 2019
Penulis,

Fita Marisa