

RIWAYAT HIDUP PENULIS

Nama : Kurniawan Drajat

Tempat / Tanggal Lahir : Jakarta, 03 April 1986

Status Keluarga : Belum Menikah

Agama : Islam

Alamat : Jl. Sungai Asahan Blok E No. 86 RT. 005 RW. 019
Perum. Harapan Jaya II Bekasi Utara 17124

Nama Orang Tua : H. Drajat Sutadjaja, SH,MM
Hj. Ratu Ema, S.Sos.MM

Riwayat Pendidikan :

2004 – 2009 Universitas Negeri Jakarta Fakultas Ilmu Sosial Jurusan
Komunikasi

2002 – 2004 Islamic Center Muhamadiyah

1999 – 2002 SMPN 25 Bekasi

1993 – 1999 SDN Harapan Jaya VII Bekasi

Bekasi, Januari 2012



Kurniawan Drajat

DAFTAR LAMPIRAN

- A. Lembar Koding
- B. Tabel Keterangan Lampiran
- C. Kliping – kliping periode bulan Oktober 2010





PT KERETA API INDONESIA (Persero)

DAERAH OPERASI 1 JAKARTA

Nomor : 09/SDM.2/IV/2011
Lampiran : 1 (satu) berkas
Perihal : Permohonan Riset

Jakarta, 08 April 2011

Kepada

Yth. MANAGER HUMASDA

di

JAKARTA

1. Menunjuk Surat Keputusan Direksi PT. Kereta Api (Persero) sbb :
 - a. Nomor Kep.U/DL.405/IV/1/KA-2000 tanggal 7 April 2000 tentang Kewenangan Memberikan Izin Penyelenggaraan PKL bagi Siswa Sekolah Menengah Kejuruan dan Pembuatan Tugas Akhir, Penelitian/Survey/Kunjungan Belajar bagi Mahasiswa Perguruan Tinggi di lingkungan PT. Kereta Api (Persero).
 - b. Nomor Kep.P2/OT.103/IV/8/KA-2000 tanggal 18 April 2000 tentang Pembentukan Tim Penyelenggara PKL bagi Siswa Sekolah Menengah Kejuruan dan Pembuatan Tugas Akhir, Penelitian/Survey/Kunjungan Belajar bagi Mahasiswa Perguruan Tinggi di lingkungan PT. Kereta Api (Persero).

2. Sehubungan dengan hal tersebut di atas kami hadapkan :

1	KURNIAWAN DERAJAT	NPM. 201010417004
---	-------------------	-------------------

Untuk melaksanakan Riset/Survey/Skripsi di unit kerja : HUMASDA

3. Diminta agar Bapak menunjuk seorang pegawai untuk membimbing mahasiswa/siswi dimaksud dalam menyelesaikan tugasnya selama 1 (satu) bulan dimulai tanggal 11 April 2011 s.d 11 Mei 2011
4. Demikian untuk menjadi maklum dan terima kasih.

A.n. EXECUTIVE VICE PRESIDENT I

Tim Penyelenggara
PKL/Survey/Skripsi

R. JETI ACHDIJATI

NIPP. 37213

Tembusan :

1. Yth. Pimpinan UNIVERSITAS BHAYANGKARA JAKARTA RAYA
2. Dengan permintaan agar Mahasiswa/Siswa ybs mengirimkan 3 (tiga) rangkap laporan hasil PKL/Survey/Skripsi kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
3. Arsip.



PT KERETA API INDONESIA (Persero)

DAERAH OPERASI 1 JAKARTA

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : KURNIAWAN DERAJAT NPM/NIM : 201010417004
Asal Sekolah/Univ : UNIVERSITAS BHAYANGKARA JAKARTA RAYA
Pengikut :

Menyatakan bahwa jika dapat diterima melaksanakan PKL/Survey/Skripsi di PT.Kereta Api Indonesia (Persero) kami akan :

1. Bersedia patuh/taat pada tata tertib serta peraturan yang berlaku di PT.Kereta Api Indonesia (Persero)
2. Bersedia menanggung segala beban/biaya yang dibutuhkan berupa bahan praktek, akomodasi dan beban/biaya lain untuk menunjang pelaksanaan PKL/Survey/Skripsi yang kami lakukan
3. Bersedia menanggung biaya pengobatan apabila dalam melaksanakan PKL/Survey/Skripsi tersebut mengalami kecelakaan dan tidak akan menuntut dalam bentuk apapun atas kejadian tersebut kepada PT.Kereta Api (Persero).
4. Bersedia mengembalikan alat, buku dan lain-lain milik PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang kami pinjam selama melaksanakan PKL/Survey/Skripsi.
5. Bersedia untuk menyerahkan hasil PKL/Survey/Skripsi sebanyak 3 (tiga) rangkap yang akan diserahkan kepada :
 - a. Kapusdiklat PT.Kereta Api Indonesia (Persero) di Bandung
 - b. Kepala Kantor / Unit pada PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dimana kami melaksanakan PKL/Survey/Skripsi
 - c. Kepala Perpustakaan Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero)

Demikian surat pernyataan ini kami buat dengan sebenarnya dan bersedia menerima sanksi apapun bila dalam pelaksanaannya kami melanggar surat pernyataan ini.

A.n. EXECUTIVE VICE PRESIDENT I

Tim Penyelenggara
PKL/Survey/Skripsi

Jakarta, 08 April 2011

Yang membuat pernyataan

R. JETI ACNDJATI

NIPP. 37213



KURNIAWAN DERAJAT

Surat pernyataan ini dibuat dalam 3 (tiga) rangkap sbb:

1. Lembar 1 (asli) untuk Kepala Unit ybs;
2. Lembar 2 untuk Tim Penyelenggara;
3. Lembar 3 untuk mahasiswa/siswi ybs.

NB : Selama pelaksanaan PKL/Survey/Riset, peserta wajib berpakaian Rapi (Baju kemeja & sepatu).

UTAMAKAN KESELAMATAN DAN PELAYANAN

Arah Isu... Kurniawan Drajat, Fakultas Ilmu Komunikasi 2012
Jalan Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110, Telp. (021) 6928261, Fax. (021) 6912275

Kepada Yth

Juri

Di –

Tempat

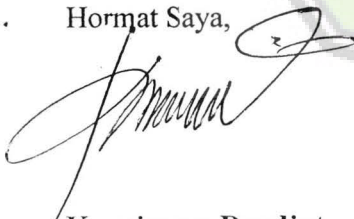
Dengan Hormat,

Sehubungan dengan penyusunan skripsi saya yang bertema “Arah isu dan Jenis isu pemberitaan Kereta Api Indonesia disurat kabar yang dikliping oleh Humas PT Kereta Api Indonesia priode oktober 2010”. Saya Kurniawan Dradjat mahasiswa Universitas Bhayangkara Jakarta Raya Fakultas Komunikasi mengharapkan bantuan Bapak/Ibu dalam rangka pengujian kategori.

Berkenaan dengan hal di atas, terlampir dismapaikan petunjuk pengisian lembar tabel kerja, unit analisis, definis kategori dan bahan penelitian berupa kliping berita PT Kereta Api Indonesia periode Oktober 2010.

Atas bantuan dan kerjasama Bapak/Ibu saya ucapkan terimakasih.

Hormat Saya,



Kurniawan Dradjat

PETUNJUK PENGISIAN LEMBAR TABEL KERJA

1. Harap membaca terlebih dahulu definisi kategori yang terbagi atas kategori arah isu dan jenis isu.
2. Terdapat empat berita yang akan dikoding sebagai data yang dibutuhkan dalam pembuatan penelitian ini.
3. Isilah kolom lembar table kerja sesuai dengan berita yang tersedia dengan memberikan tanda *checklist* (v) sesuai dengan definisi kategori yang telah tersedia.



BAHAN PENELITIAN DAN UNIT ANALISIS

Bahan penelitian yang akan dilakukan adalah berdasarkan isi pemberitaan PT Kereta Api Indonesia pada kliping berita surat kabar ibu kota selama periode Oktober 2010.

Unit analisis dalam penelitian ini adalah semua naskah berita mengenai PT Kereta Api Indonesia yang termasuk ke dalam kategori arah isu dan jenis isu yang terdapat dalam kategori periode Oktober 2010.

Penjelasan kategori mengenai jenis isu dalam masalah penelitian :

➤ Pelayanan

Diartikan apabila pemberitaan mengenai PT Kereta Api Indonesia yang dimuat pada kliping berita surat kabar ibu kota yang pemberitaannya mengenai layanan transportasi kereta api seperti,

1. Pengadaan tiket kereta api
2. Penambahan tujuan kereta api kedaerah-daerah tertentu.
3. Penambahan gerbong khusus wanita dan lansia
4. Peningkatan keamanan didalam kereta api dll.

➤ Kebijakan

Diartikan apabila pemberitaan mengenai PT Kereta Api Indonesia yang dimuat pada kliping berita surat kabar ibu kota yang pemberitaannya mengenai diberlakukannya undang – undang perkeretaapian, kebijakan-kebijakan lain yang dikeluarkan oleh perkeretaapian Indonesia seperti kebijakan kenaikan

harga karcis, kebijakan perbaikan rel-rel kereta api, kebijakan kesejahteraan masinis kereta api dll.

Penjelasan kategori mengenai arah isu dalam masalah penelitian :

1. Positif

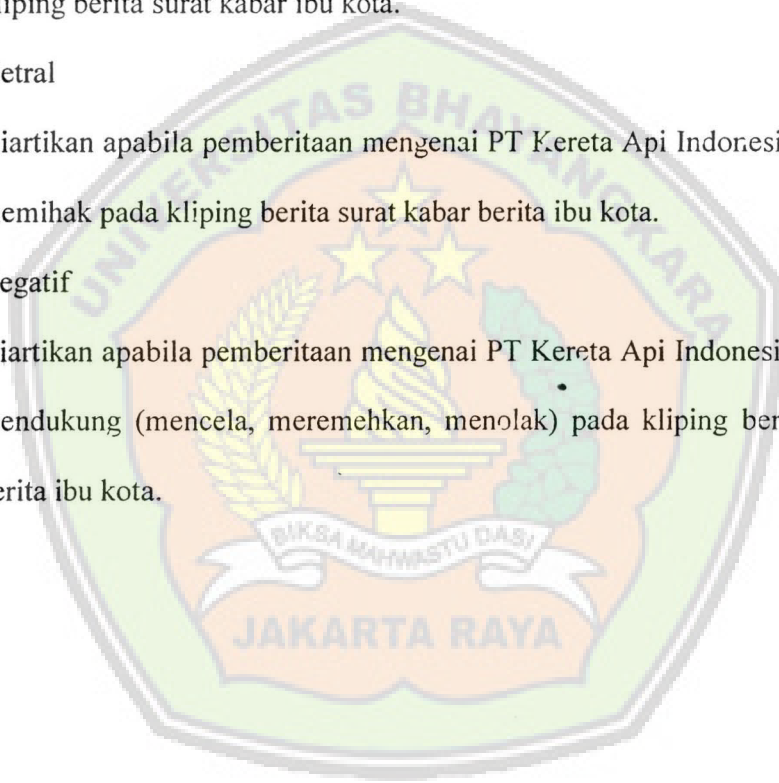
Diartikan apabila pemberitaan mengenai PT Kereta Api Indonesia bersifat mendukung (menyanjung, menguntungkan, mendukung, menyetujui) pada kliping berita surat kabar ibu kota.

2. Netral

Diartikan apabila pemberitaan mengenai PT Kereta Api Indonesia bersifat tidak memihak pada kliping berita surat kabar berita ibu kota.

3. Negatif

Diartikan apabila pemberitaan mengenai PT Kereta Api Indonesia bersifat tidak mendukung (mencela, meremehkan, menolak) pada kliping berita surat kabar berita ibu kota.



harga karcis, kebijakan perbaikan rel-rel kereta api, kebijakan kesejahteraan masinis kereta api dll.

Penjelasan kategori mengenai arah isu dalam masalah penelitian :

1. Positif

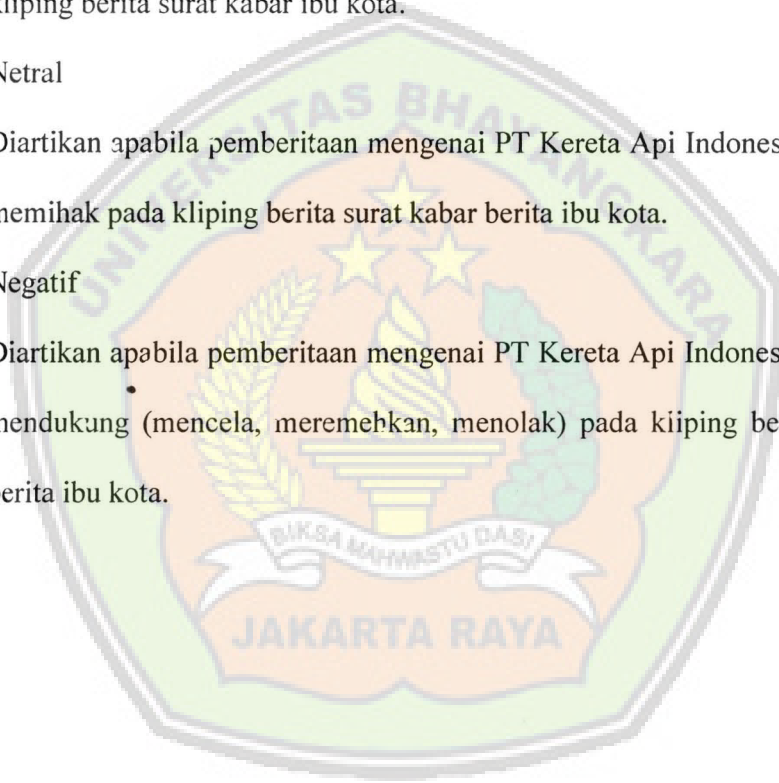
Diartikan apabila pemberitaan mengenai PT Kereta Api Indonesia bersifat mendukung (menyanjung, menguntungkan, mendukung, menyetujui) pada kliping berita surat kabar ibu kota.

2. Netral

Diartikan apabila pemberitaan mengenai PT Kereta Api Indonesia bersifat tidak memihak pada kliping berita surat kabar berita ibu kota.

3. Negatif

Diartikan apabila pemberitaan mengenai PT Kereta Api Indonesia bersifat tidak mendukung (mencela, meremehkan, menolak) pada kliping berita surat kabar berita ibu kota.



DPR minta status PT Kereta Api diubah

OLEH RAYDION SUBIANTORO
Bisnis Indonesia

JAKARTA: Komisi V DPR mengusulkan agar PT Kereta Api diubah statusnya menjadi perusahaan umum (Perum) supaya lebih berkonsentrasi pada pelayanan, bukan keuntungan.

Wakil Ketua Komisi V DPR Muhidin M. Said mengatakan usulan itu akan dibahas lebih lanjut di antaranya melalui panitia kerja (Panja) keselamatan kereta api, yang telah disetujui pembentukannya.

"Apakah masih pantas pakai PT Kereta Api, atau menjadi Perum yang mengutamakan pelayanan, bukan bisnis semata," jelasnya Senin.

Selain Muhidin, sejumlah anggota Komisi V DPR lainnya juga mengusulkan agar PT KA sebaiknya menjadi Perum saja, dan terus mendapat subsidi dari pemerintah jika terus mengalami kerugian.

Usulan itu mengemuka saat rapat kerja Komisi V DPR dengan Kementerian Perhubungan, Dirut PT KA, dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), terkait dengan kecelakaan.

Sementara itu, Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Danang Parikesit mengatakan pengubahan status PT KA menjadi Perum merupakan suatu kemunduran karena tren global perusahaan yang saat ini mengarah ke korporasi.

"Itu jelas suatu kemunduran, karena yang salah bukan status melainkan sis-

temnya. Seharusnya, pemerintah dan PT KA harus jelas membuat kontrak kinerja terkait dengan pemberian dana *public service obligation* (PSO), lalu pembukuan juga harus jelas," ujarnya.

Dia menilai sampai saat ini kerja sama antara PT KA dan pemerintah belum jelas, terkait dengan PSO, TAC (*track access charge*), dan IMO (*infrastructure, maintenance, and operation*).

"Harus ada kontrak kinerja, jadi bisa diperoleh *outcome* dari dana-dana terse-

but apa saja," jelas Danang.

Sementara itu, Muhidin juga meminta agar Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mempercepat penyidikan kasus kecelakaan KA Argo Angrek-KA Senja Utama di Pemalang, dan KA Bima-KA Gaya Baru di Solo, meskipun harus tidak memenuhi kaidah internasional.

"Waktu 3 bulan itu terlalu lama, harus diambil langkah khusus. Tidak perlu mengikuti internasional, karena KNKT juga harus secara cepat memberi informasi ke masyarakat," jelasnya.

Ketua KNKT Tatang Kurniadi menjelaskan pihaknya mempercepat proses penyidikan tragedi dua kecelakaan itu menjadi 3 bulan, dari normalnya 9 bulan.

"Biasanya total butuh 9 bulan, terdiri dari 6 bulan investigasi, 1 bulan masukan, dan 2 bulan koreksi. Kami percepat 3 bulan. Saya tidak bisa membayangkan bagaimana reaksi masyarakat kalau saya bilang investigasi butuh waktu 9 bulan," jelasnya.

Manajemen PT KA temui Wapres

JAKARTA: Manajemen PT Kereta Api dan Kementerian BUMN akan bertemu Wapres Boediono untuk memaparkan kondisi dan masalah perkeretaapian di Tanah Air.

"Kami akan menghadap Wapres pekan ini juga, Kamis atau Jumat," kata Menteri BUMN Mustafa Abubakar di Kantor Kementerian BUMN, kemarin.

Menurut Mustafa, di depan Wapres, manajemen PT KA akan mempresentasikan secara komprehensif konsep dan pengembangan perkeretaapian jangka menengah dan jangka panjang. "Beliau [Wapres] meminta disampaikan konsep yang meliputi aspek teknis, manajemen dan finansial atau pendanaan," ujar Mustafa.

Seluruh masalah yang dihadapi PT KA mulai dari sumber daya manusia, pengembangan infrastruktur hingga pendanaan akan diuraikan, sehingga dapat diambil kebijakan bagaimana penanganan masalah perkeretaapian nasional. (BISNIS/MSB)

HUMASDA PT. KA DA
Jl. Taman Stasun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Pikiran Rakyat

Tanggal : 31 OCT 2010

Hal : 9

No.

Perhatikan Rel Kereta Api

Cimindi

SAYA adalah salah seorang pengguna jalan raya yang selalu melewati rel kereta di Cimindi dengan menggunakan sepeda motor. Rasa waswas selalu menghantui ketika melintas rel kereta yang terlihat miring, tidak seperti rel-rel biasanya. Posisi rel kereta miring dan rongga bantalan rel terlihat berlubang.

Setiap hujan, rel tersebut tergenang air cukup besai. Apabila hujan reda, rel menjadi licin, sehingga sulit untuk melintas walaupun sudah beberapa kali diperbaiki. Hanya ditambah tanah di antara bantalan relnya. Apabila hujan, tanah itu pasti terbawa oleh air. Cimindi masuk ke wilayah Kota Cimahi, tetapi hal ini luput dari perhatian pemerintah. Padahal, pembangunan Kota Cimahi terlihat sangat pesat. Sayang, tidak didukung oleh fasilitas umum yang memadai.

Rakyat diwajibkan membayar pajak untuk membiayai fasilitas umum, tetapi ke manakah dana pajak tersebut ketika rel kereta yang rusak dan berbahaya memakan banyak korban? Setiap tahun para pegawai negeri maupun swasta dipungut pajak penghasilan. Yang memiliki bangunan rumah dan tanah dipungut pajak bumi dan bangunan. Yang memiliki kendaraan bermotor dipungut pajak kendaraan bermotor, dan masih banyak pajak lain yang dipungut dari rakyat. Akhir-akhir ini, pemerintah sangat gencar memublikasikan wajib pajak kepada masyarakat, baik melalui televisi, radio, dan media lainnya, dengan slogannya, "Hari gini enggak bayar pajak, apa kata dunia?" Pada kenyataannya, banyak rakyat yang tidak setuju tentang pemungutan pajak yang tidak ada hasilnya sama sekali.

Dalam pandangan Islam, pajak adalah harta yang diwajibkan Allah SWT kepada kaum Muslim untuk membiayai berbagai kebutuhan dan pos-pos pengeluaran yang memang diwajibkan atas mereka.

Dalam Islam, pajak hanya dipungut dari kaum Muslim yang memiliki kelebihan harta, setelah mereka mampu memenuhi kebutuhan dasar dan

pelengkapannya secara sempurna, sesuai dengan standar hidup tempat mereka tinggal. Negara tidak akan memungut pajak apabila uang/harta di baitul mal masih ada. Walaupun negara memungut pajak, hanya untuk membiayai pos-pos pengeluaran yang kurang, tidak boleh ada lebihnya, dan harus sesuai dengan kebutuhan.

Dalam aturan Islam, fasilitas umum dijaga dengan baik, karena itu adalah hak rakyat. Islam mengatur seluruh aspek kehidupan

pan manusia dari bangun tidur sampai dengan tidur kembali. Islam memiliki semua aturan. Alangkah teratur dan nyamannya bila peraturan Islam dapat ditegakkan kembali secara keseluruhan.

Windi Agustinasari
Jln. Nanjung Kp. Peundeuy
RT 01 RW 06 No. 21 Desa Lagadar
Kec. Margaasih, Kab. Bandung
Telf. 085721316495



T. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Staslun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

NONSTOP

Tanggal : 03 OCT 2010 Hal : 1

No. 3

Sepupu Tukul Terjepit KA

- Senja Utama Vs Argo Bromo
- Korban Tewas Mengenangkan

► Tukul: Keluarga Ikhlas
Dengan Kepergian Dia



Tukul Arwana

Innalillahi wa innalillahi rojiun... Isak tangis dan air-mata membasahi tanah Peratarukan, Pemalang, Jawa Tengah setelah tabrakan maut antara KA Argo Bromo Angrek dengan KA Senja Utama terjadi pada Sabtu (2/10) dinihari.

➡ HAL 10 KOLOM 1

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

NONSTOP

Tanggal : 03 OCT 2010

Hal : 2

No :

Sepupu Tukul Terjepit KA

Penumpang kedua kereta yang sama-sama berangkat dari Jakarta tengah tidur nyenyak saat kereta yang mereka tumpangi bertabrakan di Stasiun Petarukan, Pemalang, Jawa Tengah. Sekejap saja, puluhan penumpang meninggal dunia karena terjepit di antara puing-puing gerbong kereta yang hancur lebur.

Tabrakan maut itu terjadi pada pukul 03.00 WIB pagi, tepat 500 meter sebelum kedua kereta memasuki Stasiun Petarukan. KA Senja Utama tujuan Semarang berhenti lebih dahulu dengan maksud menunggu disalip oleh KA Argo Bromo Anggrek. Namun, di luar dugaan, KA Argo Bromo Anggrek jurusan Surabaya itu menabrak dari arah belakang dengan sangat keras.

Dugaan sementara, kejadian tersebut disebabkan kelalaian masinis KA Argo Anggrek. Dia tidak mengubris sinyal dari Kepala Stasiun KA terdekat. Akibatnya, KA Argo Anggrek salah jalur dan menghantam KA Senja Utama di jalur 3 Stasiun Petarukan. Kecepatan yang tinggi menyebabkan fungsi rem tidak optimal. Tabrakan keras pun tak terhindarkan.

Sejumlah saksi mata mengatakan, gerbong terakhir dari KA Senja Utama langsung ringsek. Gerbong kedua dari belakang ter-

balik dan gerbong berikutnya keluar jalur. Para penumpang pun kemudian berhamburan turun. Namun malang, puluhan lainnya tewas mengenaskan.

Korban yang di antaranya wanita hamil dan anak-anak itu lalu dibawa ke RS Santa Maria, RS Hasyim Ashari dan RSUD Pemalang. Kondisi korban yang tewas sungguh mengenaskan. Tim evakuasi menemukan berbagai potongan tubuh manusia mulai dari potongan kepala, tangan dan kaki. Ini dikarenakan kondisi korban yang terjepit gerbong kereta.

Setelah kecelakaan terjadi, kedua kereta lantas melanjutkan perjalanan ke tempat tujuan masing-masing. Ratusan penumpang selamat (KA) Senja Utama tiba di Stasiun Tawang Semarang, Jawa Tengah, Sabtu (2/10) pagi dengan kondisi enam gerbong, karena tiga gerbong hancur ditabrak KA Argo Bromo Anggrek.

Sebagian penumpang yang tiba terlihat masih kaget dengan kecelakaan yang baru dialami dan beberapa di antaranya tampak menderita luka ringan pada beberapa bagian tubuh akibat tergencet gerbong kereta.

Tukul Berduka

Tabrakan maut itu menyisakan duka bagi pelawak kondang, Tukul Arwana. Sang sepupu, Hanna

Adi Warsito merupakan satu dari sejumlah korban yang tewas.

Setelah mendapat kabar dari keluarganya yang di Semarang, Tukul lantas terbang ke Semarang untuk melayat. "Iya dikabari keluarga (Semarang), terus pulang," kata Tukul singkat via telepon selulernya, sore kemarin.

Sesaat setelah tabrakan, sepupu Tukul asal Ngrembel, Gunungpati, Semarang itu sudah dievakuasi dan berhasil diidentifikasi. Jenazahnya langsung dibawa ke RS Hasyim Ashari, Pemalang.

Begitu mendapat kabar Adi meninggal, Tukul segera mencari tiket pesawat dan pada pukul 09.00 WIB, ia sudah tiba di Semarang. "Pagi, saya dan keluarga sudah di Semarang. Kumpul sama kerabat sambil menunggu kedatangan jenazah," ungkapnyanya.

Tukul mengaku sedih. Meski begitu, pelawak yang ngetop lewat slogan 'kembali ke laptop' itu pasrah dan menganggap insiden itu sebagai kehendak Tuhan. Rencananya, setelah melayat dan ikut mendoakan sepupunya, Tukul kembali ke Jakarta.

Sementara itu, dari pihak dari program *Bukan Empat Mata* Trans7, Linda mengatakan kejadian tersebut tidak mengganggu jadwal tayang acara yang dipandu Tukul tersebut. "Tukul sudah syuting *taping* jadi nggak ada masalah," ujarnya. (IMO)

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Pikiran Rakyat

Tanggal : 07 Dec 2010

Hal : 27

No. 1

Perbaiki Sistem Transportasi Massal

TRAGEDI kereta api kembali terjadi. Semua berusaha mencari pihak yang harus bertanggung jawab dan kambing hitam untuk dipersalahkan. Pada setiap tragedi transportasi, hampir bisa dipastikan bahwa pengendali alat adalah pihak pertama yang harus bertanggung jawab. Seharusnya dilihat letak kesalahan sistem, bukan kesalahan perseorangan.

Sistem transportasi diciptakan bukan oleh masinis, sopir, pilot, atau nakhoda. Para pengendali alat transportasi hanyalah bagian dari sistem yang mengikuti aturan baku yang berlaku. Pilot mengikuti panduan menara pengawas. Nakhoda mengikuti panduan mercusuar dan navigasi radar. Demikian pula halnya masinis kereta. Masinis mengikuti panduan stasiun pemberi sinyal dalam mengarahkan kereta menuju tujuan akhirnya. Adanya dugaan bahwa berubahnya jalur kereta yang diakibatkan oleh tertidurnya masinis dan asisten masinis tampak sedikit konyol. Pasalnya, apakah mungkin kereta api dapat berpindah jalur secara tiba-tiba? Mungkinkah masinis dapat membelokkan jalur kereta seperti membelokkan arah mobil, motor atau sepeda secara mendadak?

Hal yang mesti menjadi pertanyaannya adalah apakah tidak ada tindakan dari pemberi sinyal

bahwa ada kereta lain di jalur yang akan dilalui oleh Kereta Argo Bromo Anggrek? Jika memang demikian, hal ini membuktikan betapa buruknya sistem peringatan dan keselamatan kereta di Indonesia, karena telah ada beberapa kecelakaan kereta yang terjadi akibat lemahnya sistem peringatan tersebut.

Apakah sulit mengambil pelajaran dari pengalaman atau sejarah di masa lalu untuk membenahi sistem keselamatan transportasi kita? Pemerintah seharusnya lebih peka terhadap masalah seperti ini. Secara pribadi, saya berpendapat bahwa seharusnya pemerintah tidak mengham-

burkan uang untuk hal-hal formal yang kurang darurat (*urgent*), seperti pembiayaan studi banding ke luar negeri yang tidak jelas hasilnya. Akan sangat baik jika uang tersebut digunakan untuk memberikan subsidi bagi perbaikan sistem transportasi massal yang akan sangat bermanfaat bagi kesejahteraan rakyat banyak, sesuai dengan tujuan kernerdekaan yang tercantum dalam Pembukaan UUD

1945.

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Tabel Kerja

Berikan tanda *checklist* (v) sesuai dengan kategori arah isu dan jenis isu yang telah disediakan.

Juri I

Berita	Jenis Isu		Arah Isu		
	A	B	A	B	C
1		✓			✓
2	✓				✓
3	✓				✓
4		✓	✓		

Jakarta,

2011

(Emily Susanti, S.IK. Humas
NIP. 19800210 200501 2 003

Keterangan :

Jenis Isu
A : Pelayanan
B : Kebijakan

Arah Isu
A : Positif
B : Netral
C : Negatif

Tabel Kerja

Berikan tanda *checklist* (v) sesuai dengan kategori arah isu dan jenis isu yang telah disediakan.

Juri II

Berita	Jenis Isu		Arah Isu		
	A	B	A	B	C
1		✓			✓
2	✓				✓
3	✓				✓
4		✓	✓		

Jakarta, 31 October 2011



Dave Amawaty G., M.Si

Kepala Sub. Bagian Media Massa
Humas, BKPI - LIPI.

Keterangan :

Jenis Isu

A : Pelayanan

B : Kebijakan

Arah Isu

A : Positif

B : Netral

C : Negatif

Tabel Kerja

Berikan tanda *checklist* (v) sesuai dengan kategori arah isu dan jenis isu yang telah disediakan.

Juri III

Berita	Jenis Isu		Arah Isu		
	A	B	A	B	C
1		✓			✓
2	✓				✓
3	✓				✓
4		✓		✓	

Jakarta, 31 Oktober 2011



(Shima Pri Aksa, S.Kom.)

Keterangan :

Jenis Isu
A : Pelayanan
B : Kebijakan

Arah Isu
A : Positif
B : Netral
C : Negatif

TABEL KETERANGAN LAMPIRAN

Positif	
➤ Kebijakan	➤ 13
➤ Pelayanan	➤ 5
Netral	
➤ Kebijakan	➤ 4
➤ Pelayanan	➤ 1
Negatif	
➤ Kebijakan	➤ 8
➤ Pelayanan	➤ 13



Pikiran Rakyat

Tanggal : 07 Juli 2010

Hal : 27

No :

Perbaiki Sistem Transportasi Massal

TRAGEDI kereta api kembali terjadi. Semua berusaha mencari pihak yang harus bertanggung jawab dan kambing hitam untuk dipersalahkan. Pada setiap tragedi transportasi, hampir bisa dipastikan bahwa pengendali alat adalah pihak pertama yang harus bertanggung jawab. Seharusnya dilihat letak kesalahan sistem, bukan kesalahan perseorangan.

Sistem transportasi diciptakan bukan oleh masinis, sopir, pilot, atau nakhoda. Para pengendali alat transportasi hanyalah bagian dari sistem yang mengikuti aturan baku yang berlaku. Pilot mengikuti panduan menara pengawas. Nakhoda mengikuti panduan mercusuar dan navigasi radar. Demikian pula halnya masinis kereta. Masinis mengikuti panduan stasiun pemberi sinyal dalam mengarahkan kereta menuju tujuan akhirnya. Adanya dugaan bahwa berubahnya jalur kereta yang diakibatkan oleh tertidurnya masinis dan asisten masinis tampak sedikit konyol. Pasalnya, apakah raungkin kereta api dapat berpindah jalur secara tiba-tiba? Mungkinkah masinis dapat membelokkan jalur kereta seperti membelokkan arah mobil, motor atau sepeda secara mendadak?

Hal yang mesti menjadi pertanyaan adalah apakah tidak ada tindakan dari pemberi sinyal

bahwa ada kereta lain di jalur yang akan dilalui oleh Kereta Argo Bromo Anggrek? Jika memang demikian, hal ini membuktikan betapa buruknya sistem peringatan dan keselamatan kereta di Indonesia, karena telah ada beberapa kecelakaan kereta yang terjadi akibat lemahnya sistem peringatan tersebut.

Apakah sulit mengambil pelajaran dari pengalaman atau sejarah di masa lalu untuk membenahi sistem keselamatan transportasi kita? Pemerintah seharusnya lebih peka terhadap masalah seperti ini. Secara pribadi, saya berpendapat bahwa seharusnya pemerintah tidak mengham-

burkan uang untuk hal-hal formal yang kurang darurat (*urgent*), seperti pembiayaan studi banding ke luar negeri yang tidak jelas hasilnya. Akan sangat baik jika uang tersebut digunakan untuk memberikan subsidi bagi perbaikan sistem transportasi massal yang akan sangat bermanfaat bagi kesejahteraan rakyat banyak, sesuai dengan tujuan kemerdekaan yang tercantum dalam Pembukaan UUD 1945.

HJMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

PENGUMUMAN PELELANGAN

Nomor : 184/PPBJ-D IX/2010

Tanggal : 4 Oktober 2010

PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta akan menyelenggarakan pelelangan terbuka untuk pekerjaan Pembangunan Sepur Simpang Jababeka Dryport Industri-Spoor 4 Stasiun Lemahabang.

Lokasi : Dari Stasiun Lemahabang ke Kawasan Industri Jababeka

Sumber Dana : Investasi tahun 2010

NO	NAMA PEKERJAAN	VOLUME	MUJUR/ KAS/ CRD	BIDANG SUB BID'AN	PAGU DANA (RP)
1	Pembangunan Sepur Simpang Jababeka Dryport Industri-Spoor 4 Stasiun Lemah Abang	1 Paket	B 6	Ban Kereta Api/Jembatan termasuk perawatannya	23.267.090.000
2	Modifikasi sistem persinyalan di Stasiun Lemah Abang untuk mendukung angkutan kereta api barang Jababeka	1 Paket	B 5	Mekanikal dan Elektrikal/Instalasi Sinyal dan Telekomunikasi termasuk perawatannya	5.019.795.000

PERSYARATAN PESERTA

- Perusahaan yang terdaftar dalam DRT (Daftar Rekanan Terseleksi) PT Kereta Api (Persero).
 - Pendaftaran dan Pengambilan Dokumen Pengadaan oleh Direktur Utama Perusahaan atau Kuasanya yang ditunjuk oleh Direktur Utama Perusahaan yang tercantum dalam akte notaris bermeterai Rp6.000.
 - Membawa berkas asli dan fotocopy Akte Pendirian Perusahaan, SBU, IJUK dan KTP yang masih berlaku.
 - Menandatangani Pakta Integritas (membawa cap/stempel Perusahaan)
 - Pendaftaran dan Pengambilan Dokumen Pengadaan pada tanggal 04 Oktober s/d 08 Oktober 2010 pada hari kerja pukul 09.00 s/d 15.00 WIB di Kantor Pengadaan Barang dan Jasa PT Kereta Api (Persero) Daop 1 Jakarta jalan Taman Stasiun Kota No 1 Jakarta
 - Penjelasan Pekerjaan (Aanwijzing) pada hari Selasa tanggal 12 Oktober 2010 dan 13 Oktober 2010 pukul 10.00 WIB di Ruang rapat /Aula PT Kereta Api (Persero) Daop 1 Jakarta.
- Untuk keterangan lebih rinci dapat ditanyakan langsung pada Unit Pengadaan Barang dan Jasa, demikian pengumuman ini disampaikan terima kasih

Jakarta 04 Oktober 2010
Unit Pengadaan Barang dan Jasa
PT Kereta Api (Persero) Daop 1 Jakarta

Revitalisasi Sistem Transportasi Kota Bandung

PERKEMBANGAN lalu lintas kendaraan bermotor saat ini terlihat semakin mengkhawatirkan bagi kenyamanan hidup di Kota Bandung. Suatu kondisi, saat kelancaran kegiatan pembangunan sosial, ekonomi, dan budaya kota, terlihat semakin menurun. Kondisi yang semakin parah saat ini tidak hanya terjadi di jalan protokol, akan tetapi hampir di seluruh sudut ruang kota.

Kemacetan lalu lintas akibat berlebihannya kendaraan bermotor, telah mengakibatkan pengotoran udara yang melampaui ambang batas kelayakan. Bukan hanya sarana jalan semakin tidak mampu menampung beban kendaraan, tetapi polusi udara, polusi suara, dan polusi visual yang semakin mengganggu kesehatan dan kenyamanan hidup. Ditambah satu lagi gangguan terhadap kenyamanan hidup, yaitu semakin meningkatnya temperatur udara kota Bandung saat ini (T. Bachtiar, "PR", 5/5)

Contoh pemecahan permasalahan transportasi yang dilakukan negara maju, mudah-mudahan selanjutnya akan dapat menggambarkan tentang hasil usaha manusia dalam mewujudkan kenyamanan lingkungan hidup dalam kota besar.

Transportasi Singapura

Bila negara-negara Barat sudah lebih dari setengah abad membangun sistem transportasi modern, maka negara tetangga seperti Singapura juga telah lama berusaha memanfaatkan sistem *green transportation*, dengan mengembangkan MRT (*mass rapid transportation*) lebih dari 20 tahun yang lalu. Sebuah lembaga yang dikenal dengan nama URA (Urban Redevelopment Authority), telah menangani berbagai bidang pembangunan kota, dan

di bawahnya terdapat badan otoritas yang menangani khusus masalah transportasi, dengan nama Land Transport Authority.

Pada tahun 1987, Singapura telah meresmikan suatu sistem transportasi massa cepat di bawah tanah yang disebut *subway* atau *ground railway*, serta jalur kendaraan di atas permukaan tanah atau *mono-rail*. Suatu sistem transportasi massa yang pada umumnya menggunakan kereta listrik. MRT ini sebagian besar berada di kawasan kota, serta merupakan salah satu sistem

pengangkutan-massa modern yang menjadi tulang punggung kehidupan kota, yang dikembangkan terus sampai saat ini.

Kini sistem ini memiliki jalur kereta cepat, dengan panjang lebih dari 120 kilometer, serta memiliki 70 stasiun *subway*. Perusahaan transportasi ini juga mengoperasikan bus dan taksi, sehingga pelayanan transportasi massa kota, dapat dilaksanakan dengan lebih modern dan terkoordinasi dengan baik.

Ditinjau dari sudut kemudahan teknik konstruksi, *subway* biasanya dibangun di bawah jalan utama dengan kedalaman yang cukup besar. Sementara untuk lebih memperpendek tujuan manusia (*shortcut*), banyak jalur *subway* yang memotong di bawah sungai. Untuk sirkulasi vertikal manusia menuju dan dari *subway*, menggunakan eskalator yang sangat memberikan kemudahan dan kenyamanan kepada penumpang.

Titik awal MRT Kota Bandung

Bila warga Jakarta meminta pemerintah kotanya segera membenahi transportasi massa kotanya agar lebih memadai, aman, nyaman

dan murah, sehingga warga pun akan dapat beralih dari sepeda motor ke transportasi-massa. Tentunya warga Kota Bandung seharusnya juga berbuat demikian, sehingga dengan jumlah sepeda motor yang dianggap pemerintah mengganggu transportasi kota, akan semakin berkurang.

Pemerintah kota seharusnya segera melakukan revitalisasi sistem angkutan massa yang ada, menjadi sistem yang lebih modern, agar transportasi massa cepat lebih dapat berperan menjadi tulang punggung pembangunan kota. Walaupun sudah terlalu terlambat dan tertinggal dengan negara-negara maju, MRT modern harus menjadi rencana pembangunan pemerintah, untuk mengangkat kembali keterpurukan lalu lintas kota Bandung. Prioritas pembangunan ini seharusnya dijadikan landasan rencana tata ruang kota, dan realisasi pembangunan kotanya akan menciptakan lingkungan hidup yang lebih baik. Dengan dimulainya *busway* Bandung, kelihatannya pemerintah kota sudah mulai sadar bahwa kota harus

memiliki sistem transportasi massa yang bermutu. Suatu tindakan yang dapat dimulai dengan perbaikan sistem bus yang ada yang dilanjutkan dengan berbagai bentuk bus yang lebih efisien, seperti bus bertingkat, bus gandeng, dan bahkan bus listrik, akan lebih baik. Untuk kawasan dengan jalan yang tidak terlalu lebar, dapat menggunakan bus sedang atau minibus. Kota memang tidak mungkin menghindarkan diri dari sistem transportasi modern ini. Beberapa kali telah ada berita tentang keinginan kota Bandung penggunaan sistem monorail, mudah-mudahan dapat segera mewujudkan

Pikiran Rakyat

TANGGAL : 01 OCT 2010

Hal. 14

NO. 1

impian ini.

Kesempatan PT Kereta Api

Pengadaan transportasi massa yang nyaman dan cukup murah, memang seharusnya menjadi tanggung jawab pemerintah. Bila kemampuan angkut satu bus umum sama dengan empat sampai lima angkot atau mobil pribadi, dapat dibayangkan bagaimana akan berkurangnya kemacetan lalu lintas kota. Selain itu, transportasi untuk masyarakat menengah ke bawah pun akan terpenuhi, sehingga keinginan masyarakat untuk memiliki

kendaraan pribadi akan dapat dikendalikan.

Biaya pembangunan sistem MRT yang menggunakan energi listrik yang tinggi pasti akan menjadi kendala yang akan dihadapi, akan tetapi apabila dibandingkan dengan berbagai kerugian dan kerusakan lingkungan, serta kerugian lainnya yang ditimbulkan berupa kemacetan lalu lintas kendaraan bermotor, seperti menurunnya kualitas udara kota. Dengan demikian sistem MRT menggunakan tenaga listrik, harus menjadi salah satu pilihan sistem yang terbaik untuk masa kini dan masa depan kota Bandung. Ke-

bangkitan PT Kereta Api sangat dibutuhkan, untuk turut membangun masa depan sistem MRT di kota-kota besar di Indonesia.

Kenyamanan hidup manusia di dalam kota-kota besar di Indonesia harus direncanakan dengan sangat teliti, dan diharapkan akan dapat mulai diwujudkan, dengan kerja sama bidang keilmuan dan antar-lembaga pemerintah, serta pihak swasta. Pemerintah selain perlu mulai berusaha dalam menangani masalah pemanasan udara kota, dan pemanasan global dunia. (Diby Hartono, pengamat lingkungan hidup. Bandung Heri-tage)***

PT KA Daop 2 Bandung perketat kesehatan masinis

BANDUNG (Pos Kota)—Pihak PT Kereta Api Daerah Operasi (PT KA Daop) 2 Bandung memperketat pemeriksaan kesehatan masinis KA yang akan bertugas, terkait dengan tabrakan antara KA Argo Angrek Bromo jurusan Jakarta Gambir – Surabaya dengan KA Senja Utama jurusan Jakarta Pasar Senen – Semarang di Stasiun Petarukan, Pemalang, Jawa Tengah, Sabtu (2/10).

Kepala Humas PT KA Daop 2 Bandung, Bambang Setyo Prayitno kepada wartawan Kamis (7/10) di Bandung mengatakan, terkait dengan musibah KA Argo Angrek Bromo yang menabrak KA Senja Utama, di Stasiun Petarukan, Pemalang, Jawa Tengah, pihaknya memperketat pemeriksaan masinis dan asisten masinis. Bahkan

setiap masinis yang akan bertugas, selain diperiksa kesehatan dan kebugaran fisiknya, juga diperiksa urinenya.

Menurut Bambang, pemeriksaan kesehatan masinis dan asisten masinis sebetulnya merupakan standar operasional yang dilakukan di setiap stasiun keberangkatan dan hal rutin itu biasa dilakukan sebelum terjadi musibah di Petarukan. Namun, tambah Bambang, pasca musibah yang menelan 34 korban tewas dan puluhan lainnya luka-luka itu, pihaknya memperketat dan meningkatkan pemeriksaan.

Ditambahkan Bambang, hanya masinis yang kondisi kesehatannya prima berdasarkan hasil pemeriksaan tim kesehatan, yang boleh menjalankan KA. Masinis dan asisten masinis yang kondisi

kesehatannya terganggu, direkomendasikan untuk beristirahat dan berobat.

Dalam bagian lain keterangannya Bambang menambahkan, musibah Petarukan tidak mempengaruhi minat masyarakat menggunakan mod angkutan baja tersebut. Sejumlah KA ekonomi, bisnis dan eksekutif jurusan Bandung - Purworejo, Yogyakarta, Kediri, Malang dan Surabaya tetap diminati.

Okuvansi beberapa KA kelas ekonomi antara 100 sampai 120 persen. KA kelas bisnis rata-rata 70 persen dan kelas Eksekutif mencapai 95 persen, pada akhir pekan. Sampai saat ini, tambah Bambang, belum ada calon penumpang yang sudah memesan tiket membatalkan keberangkatannya.

(chevy/ds/ird)



HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Jalur kereta api bakal ditambah

DPR minta Menteri Perhubungan dan Dirut PT KA mundur

OLEH RAYDION SURIANTORO
& MARTIN SIHOMBING
Bisnis Indonesia

JAKARTA: PT KA mengusulkan penambahan jalur kereta api di sejumlah stasiun untuk menghindari berulangnya kecelakaan KA Argo Angrek-KA Senja Utama.

Direktur Utama PT Kereta Api (KA) Ignasius Jonan mengatakan jalur tambahan itu untuk kereta yang berhenti sementara, seperti yang dilakukan oleh KA Senja Utama di Stasiun Petarukan, saat kecelakaan Sabtu lalu.

"Jadi, kalau ada hal-hal yang membuat kereta tidak berhenti ketika sinyal menyala merah, tidak akan menabrak kereta lain yang sedang berhenti," jelasnya dalam rapat kerja dengan Komisi V DPR di Jakarta, kemarin malam.

Menteri Perhubungan Freddy Numberi menuturkannya pihaknya akan mendukung rencana itu supaya kejadian tabrak belakang antarkereta tidak berulang.

"Usulan itu bagus, dan kami akan mendukung hal itu. Di stasiun-stasiun lainnya akan diupayakan ada penambahan jalur," jelasnya.

Anggota Komisi V Abdul Hakim menuturkannya jalur tambahan tersebut merupakan salah satu ide yang dapat diakomodasi supaya kecelakaan tabrak belakang kereta tidak berulang.

Selain itu, menurut Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, Tundjung Inderawan, program pembangunan *double track* lintas utara dan lintas selatan merupakan salah satu rencana pemerintah untuk meningkatkan infrastruktur darat.

Saat ini jalur kereta api yang sudah berjalur ganda adalah Jakarta-Cirebon, Cikampek-Purwokerto, sedangkan di lintas selatan Kutoarjo-Yogyakarta-Solo.

Meski demikian, *double track* juga sudah dibangun di beberapa lokasi terutama yang memiliki lalu lintas kereta api seperti di lintas tengah yang melintasi Purwokerto, sedangkan di utara jalur Larangan-Petarukan.

"Selebihnya, Semarang-Surabaya merupakan jalur yang utama yang harus diselesaikan pembangunannya," ujarnya.

Saat ini jalur kereta yang harus dibangun rel ganda sepanjang 400 kilometer. Menurut Inderawan, dibutuhkan dana Rp9 triliun untuk itu. Termasuk untuk revitalisasi jalur-jalur kereta, penggantian bantalan rel, perbaikan lengkungan rel, dan lainnya.

Namun, akibat keterbatasan alokasi dana dari pemerintah, selain dari pemerintah, sesuai dengan UU No. 23/2007 tentang Perkeretaapian, PTKA juga diperbolehkan mencari dana dari swasta. Pada beberapa lokasi pembangunan jalur ganda PTKA sudah melibatkan investor asal Jepang.

Sementara itu, Komisi V DPR menyetujui pembentukan panitia kerja (Panja) keselamatan kereta

api, menyusul peristiwa dua kecelakaan moda transportasi berbasis rel itu pada Sabtu lalu.

Ketua Komisi V DPR Yasti Soepredjo Mokoagow mengatakan seluruh anggota setuju untuk membentuk Panja itu. "Saya rasa semua anggota di sini [Komisi V] setuju untuk membentuk Panja," jelasnya.

Diminta mundur

Dalam kaitan itu, Komisi V DPR meminta Menteri Perhubungan Freddy Numberi mundur dari jabatannya terkait dua tragedi kecelakaan kereta.

Pada rapat kerja yang berlangsung dari sore hari hingga berita

ini diturunkan, sejumlah anggota DPR juga mempertanyakan kompetensi Dirut PT KA Ignasius Jonan.

Selain itu, sejumlah anggota Komisi V DPR juga meminta Freddy Numberi serta Dirut PT KA untuk mundur dari jabatannya terkait dua tragedi kecelakaan kereta di Pemalang dan Solo.

Dalam rapat kerja itu, pembahasan mengenai penyebab dua kecelakaan Sabtu lalu juga bergulir liar, mulai dari indikasi kelalaian masinis hingga sabotase.

"Perlu adanya evaluasi masinis setiap 3 bulan atau 6 bulan, karena ini menyangkut nyawa. Waktu kerja 3 shift juga perlu cepat diterapkan. Keuntungan PT KA ada, jadi tidak ada masalah penambahan masinis," jelas Umar Aرسال, Anggota Komisi V DPR.

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

SUDAH DITETAPKAN JADI TERSANGKA

Masinis Ngaku Ngantuk Tapi Kok Bisa Loncat Ya...

KEMARIN, masinis kereta api Argo Bromo Anggrek M Halik Rudianto ditetapkan sebagai tersangka. Halik dituding bertanggung jawab atas kecelakaan kereta di Stasiun Petarukan, Pemalang yang merenggut 36 jiwa. Ancaman hukumannya 5 tahun penjara.

“Sudah dikeluarkan surat perintah penahanan Nomor SP Han/ 202 /X/ 2010 /Reskrim tanggal 3 Oktober 2010,” ucap Kabid Humas Polda Jawa Tengah, AKBP Joko Erwanto lewat pesan singkatnya, kemarin.

Hal ini dibenarkan kuasa hukum

M Halik, Tugiman SH. “Penetapan dilakukan oleh Kepolisian Resort Pemalang tepat pukul 12 Sabtu malam,” ujar Tugiman. Sebelumnya, Halik sudah diperiksa intensif di

Polres Pemalang. Namun belum diketahui, bagaimana cara Halik menyelamatkan diri tabrakan ini. Banyak yang menduga dia loncat dari kereta api sebelum tabrakan terjadi. Sebab lokomotif tempat Halik mengendarai kereta ringsek nyaris tak berbenruk.

Menurut Tugiman, kliennya dituding melanggar pasal berlapis masing-masing 359, 360 361 KUHP dan pasal 206 undang-undang nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian. Masing-masing ancaman hukuman mencapai lima tahun dan dipecat.

Tugiman mengaku membela kliennya tersebut, mengingat masih ada upaya penyelamatan oleh Halik sebelum Argo Anggrek menubruk KA Senja Utama. “Sebenarnya dia tak tahu ketika lampu sinyal masih berwarna merah, karena masih ngantuk,” ujar Tugiman.

Tugiman justru menyayangkan operator Stasiun Petarukan yang tak memindahkan segel atau pemindah jalur kereta, dari jalur tiga ke jalur satu. “Itu

pemahaman awam saya, setidaknya ini menjadi catatan untuk dibuktikan di persidangan kelak,” katanya.

Dia mengaku berencana mengupayakan penanggungan penahanan dengan pertimbangan kliennya seorang pegawai negeri sipil yang tak mungkin melarikan diri. “Setidaknya saya upayakan pengajuan pemindahan penahanan, karena yang bersangkutan sewaktu-waktu siap memenuhi panggilan bila diperlukan,” ujar Tugiman.

Sementara itu, Kepala Kepolisian Resor Pemalang Ajun Komisaris Besar Polisi Sofyan Nugroho ehggan dimintai keterangan terkait dengan penetapan masinis Kereta Argo Bromo Anggrek sebagai tersangka. Ia selalu menghindari dari wartawan saat hendak dimintai konfirmasi.

Sedang Kepala Seksi Hukum Daerah Operasional IV PT Kereta Api Indonesia Sudjajanto, mengaku telah mengupayakan bantuan hukum bagi Halik atas dasar perjanjian antara manajemen KAI dengan serikat pekerja kereta api. “Itu berlaku bagi semua pegawai KAI ketika menghadapi masalah hukum saat bekerja,” ujar Sudjajanto.

Daerah Operasional IV mendapat kewenangan untuk menangani persoalan

yang dihadapi Halik, karena kejadian kecelakaan berada di wilayah Daop IV. “Meski tersangka masinis Jakarta, tapi kejadian kecelakaan berada di wilayah Daop IV,” katanya.

Menurut dia, terdapat enam orang pegawai KAI Daop empat yang diperiksa setelah kejadian kecelakaan kereta api pada Sabtu lalu. Mereka diantaranya pengawas kereta, Kepala Stasiun, masinis dan asistennya.

Waktu Investigasi 3 Bulan

Terpisah, Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi atau KNKT Tatang Kurniadi menerangkan, inves-

tigasi terhadap kecelakaan Pemalang tidak bisa diburu-buru. Sebab, yang dilakukan KNKT bukanlah untuk mempersalahkan orang atau untuk tuntutan ganti rugi korban.

“Prinsip kerja KNKT adalah menyelidiki dan investigasi untuk memperbaiki sistem. Jadi, investigasinya harus menyeluruh. Tidak bisa tergesa-gesa dan dipatok harus selesai satu dua minggu ini,” kata Tatang kepada *Rakyat Merdeka*, tadi malam.

Untuk kereta api, lanjutnya, KNKT diberi waktu untuk melakukan investigasi selama tiga bulan. Namun, kalau masalahnya sangat ruwet dan kompleks, waktu investigasi bisa ditambah sampai enam bulan.

Menurut Tatang menjelaskan, investigasi memakan waktu lama karena pihaknya harus mengumpulkan semua data dan fakta yang menyebabkan KA Senja Utama dan Argo Bromo tabrakan.

Pertanyaan awal yang paling mendasar dalam investigasi ini adalah mengapa dalam satu rel aktif ada dua KA yang berjalan. “Secara logika itu tidak boleh. Dan itulah yang menyebabkan kecelakaan. Itulah yang akan kita ungkap,” tukasnya.

Namun, lanjutnya, yang akan diinvestigasi bukan itu saja. Semua hal yang menyangkut keselamatan transportasi KA seperti persinyalan, masinis dan lain-lain juga akan diselidiki.

Namun, sebelum rekomendasi tentang keselamatan selesai secara menyeluruh, KNKT akan mengeluarkan rekomendasi sementara. “Mungkin dalam satu dua minggu ini kita sudah bisa mengeluarkan rekomendasi sementara sebelum rekomendasi final ada,” tu-tuhnya. ■ USU/NET/TEMPO

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Kinerjanya Telah Gagal, Menhub
Harusnya Mundur Dong

Wajah Dirut KAI Tegang Dan Lebih Banyak Diam

Pasca kecelakaan Kereta Agro Bromo Anggrek dengan Kereta Senja Utama di Stasiun Petarukan, Pematang, Jawa Tengah, membuat Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia (KAI) Ignasius Jonan lebih banyak diam.

KEMARIN, saat jumpa pers dengan regulator dan operator terkait kecelakaan yang menewaskan 34 orang itu, Jonan lebih memilih diam ketimbang bicara.

Jonan yang berpakaian dinas dan duduk di samping Dirjen Perkeretaapian Kemenhub Tundjung Inderawan, wajahnya terlihat tegang. Dia sering menunduk sambil menulis di notesnya dan hanya sesekali memandang ke arah para wartawan.

Jonan hanya menjawab wartawan tentang anggaran yang dikeluarkan PT KAI untuk korban meninggal dan luka-luka. Itu pun masih dalam tahap penghitungan.

"Kami belum bisa menentukan berapa besar jumlah anggaran yang bakal dikeluarkan untuk korban kecelakaan. Semua ma-

sih dihitung," katanya singkat.

Tundjung Inderawan mengatakan, ahli waris masing-masing korban meninggal dunia mendapat santunan Rp 65 juta. Itu belum termasuk biaya pemakaman, sedangkan 36 orang yang luka-luka diberikan santunan sampai sembuh.

Dalam jumpa pers itu, hampir semua pertanyaan wartawan dijawab Tundjung Inderawan, baik soal kronologi kecelakaan, evaluasi menyeluruh dan langkah yang akan diambil Kemenhub.

Tundjung memaparkan kronologi terjadinya kecelakaan tersebut. Kata dia, Kereta Agro Bromo Anggrek dari Jakarta tujuan Surabaya menabrak Kereta Senja Utama yang sedang parkir di

Stasiun Petarukan, Pematang, sekitar pukul 02.45 WIB, Sabtu (2/10). Ketika itu sinyal menunjukkan merah, tapi kereta Agro Bromo Anggrek tetap melaju cepat hingga menabrak Senja Utama.

"Masinis Agro Bromo Anggrek Cholik dan asistennya dituduh telah melanggar hingga terjadi tabrakan dengan Senja Utama. Akibatnya, 34 orang penumpang meninggal dan 36 orang luka-luka," terang Tundjung.

Menurutnya, pihak yang salah belum tentu hanya masinis. Semua tergantung dari hasil evaluasi yang dilakukan Kemenhub, termasuk KNKT (Komisi Nasional Keselamatan Transportasi) dan penyidik polisi. Sistem pengelolaan dan pemisahan aset yang

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Harganya Dipastikan Tetap

Tiket Elektronik KA Jabodetabek

NONSTOP, TIKET-Mulai tahun depan, PT KAI Commuter Jabodetabek akan memberlakukan tiket elektronik (*e-ticketing*) dengan sistem pembelian yang juga menggunakan mesin.

Sekretaris Perusahaan PT KAI Commuter Jabodetabek, Makmur Syaheran, Jumat (1/10), mengatakan, sistem yang akan diterapkan itu sebagai program besar pembenahan sarana dan prasa-

rana kereta api listrik (KRL).

“Pemberlakuan *e-ticketing* itu akan dilaksanakan di semua kelas kereta dan semua jurusan. Tarif KA tidak terpengaruh dengan pemberlakuan dari sistem ini,” jelas Makmur.

“Harga tiket kereta akan sama seperti sebelumnya, jika pemerintah belum melakukan kenaikan harga tiket yang sempat tertunda,” tegas dia.(NUL)



JALUR KA PETI KEMAS-PT Jababeka tbk menandatangani kerja sama pembangunan jalur KA peti kemas lintas Jababeka- Tanjung Priok dengan PT KA, Kamis (30/9), lalu. Pembangunan ini dinilai mendesak, karena merupakan solusi kemacetan yang disebabkan penggunaan jalan raya oleh kendaraan peti kemas. (*)

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

PT KA Tawarkan Kereta

Wisata

Gambir, Warta Kota
PT Kereta Api (KA)
menggandeng sejumlah
perusahaan untuk
menggunakan kereta api
dalam perjalanan dinas,
wisata, dan promosi. Hal ini
dilakukan demi meningkatkan
pendapatan dari sisi bisnis,
dan pariwisata oleh PT KA.

Salah satu perusahaan yang menggunakan kereta api sebagai moda rekreasi adalah produsen semen ternama yang memberangkatkan ribuan penjual dan distributornya ke Yogyakarta akhir pekan lalu.

Direktur Komersial PT KA Sulistyو Wimbo menuturkan, produsen semen ini adalah yang pertama kali memberangkatkan dalam jumlah besar. "Ada 1.700 orang dengan empat kereta yang berangkat ke Yogyakarta. Sedangkan sebelumnya, ada juga 250 orang dari PT Persada ke Cirebon, *one day trip*, semua kelas eksekutif," ujarnya di Stasiun Gambir, Sabtu (9/10).

Saat ini, kata Sulistyو, sudah ada beberapa perusahaan yang memercayakan perjalanan baik program CSR (tanggung jawab sosial perusahaan), maupun untuk karyawan dengan menggunakan kereta. Selain itu, ada juga perusahaan yang sengaja bekerja sama dengan PT KA untuk memberikan bonus kepada para pelanggannya.

Banyaknya jumlah peserta wisata bersama ini juga diakomodasi PT KA dengan memberangkatkan kereta luar biasa (KLB) yang diberangkatkan di luar jadwal yang ada. Dalam program ini memang menggunakan tarif normal, namun ia enggan menyebut nilai transaksinya.

"Untuk paket ke Cirebon, kita sediakan semua paket wisatanya. dalam sehari, ada berbagai objek wisata, dengan menggunakan bus, dan kembali ke Jakarta dengan KA," ujar Sulistyو.

Vice President Passenger Transport Sales KA Adi

Suryatmini menambahkan, kerja sama ini juga diakur-nya sebagai peningkatan kepercayaan masyarakat terhadap jasa transportasi kereta. Menurutnya, beberapa perusahaan juga telah mengambil langkah baik untuk menjalin kerja sama dengan pihaknya.

"Kami harapkan mereka bisa membantu ikut mempromosikan tentang keamanan naik kereta," ujar Adi.

Dalam perjalanan menuju Yogyakarta, para penjual semen dan keluarganya juga dihibur dengan artis yang akan mengamen selama di perjalanan. Selair itu, ada juga sulap yang khusus disediakan dan menghibur.

Adi berharap, ke depan akan lebih banyak perusahaan yang juga menggunakan jasa kereta api untuk kegiatannya. (sab)

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

HARIAN NERACA

50

TANGGAL :

06 OCT 2010

Hal : 5

No.:

Jasa Raharja Santuni Korban Kecelakaan KA Rp 1,5 M

NERACA

Jakarta - PT Jasa Raharja (Persero) memberikan santunan sekitar Rp1,5 miliar bagi seluruh korban kecelakaan kereta api (KA) Senja Utama ditabrak Argo Anggrek di Pemalang, dan "serempetan" KA Bima dengan Gaya Baru di Solo pada 2 Okt. Santunan itu akan diberikan kepada seluruh korban baik yang luka-luka, rawat inap di rumah sakit maupun korban meninggal dunia.

Menurut Direktur Utama Jasa Raharja Diding S Anwar, dana santunan yang disalurkan itu mencakup 35 korban meninggal mencapai Rp875 juta. "Setiap korban yang meninggal kami santuni dana sebesar Rp25 juta. Sedangkan untuk korban yang luka-luka itu maksimal disantuni Rp10 juta. Jadi, kami perkirakan total dana santunan sudah mencapai Rp1,5 miliar," ujarnya di Jakarta, Selasa (5/10)

Diding menuturkan, korban luka-luka yang akhirnya meninggal dunia juga akan ditambah jumlah santunannya sebesar Rp25 juta dari semula Rp10 juta karena luka-luka. Begitu pun dengan korban cacat, juga akan diberikan santunan sebesar Rp25 juta.

Jasa Raharja telah membayarkan santunan kepada 17 ahli waris, antara lain 15 ahli waris korban di Semarang, satu ahli waris korban di Jakarta, dan satu ahli waris korban di Bekasi. "Sedangkan sisanya 17 ahli waris korban lainnya akan dibayarkan pada hari ini secara serentak di Kantor Cabang Jasa Raharja sesuai tempat ahli waris korban berdomisili," ujarnya.

Sementara kepada 43 korban luka-luka, lanjutnya, sebanyak 25 orang telah dipulangkan dari rumah sakit dan 18 orang lainnya masih dirawat di rumah sakit. "Bagi korban yang menderita luka-luka dan dirawat di rumah sakit, JR telah memberikan surat jaminan kepada rumah sakit bahwa korban tersebut berhak atas biaya santunan atas perawatan maksimal Rp10 juta, sehingga pihak rumah sakit tidak perlu ragu menangani korban kecelakaan kereta api," tuturnya.

Sebelumnya Menteri BUMN Mustafa Abubakar menyebutkan keluarga korban meninggal dan cacat akan diberikan santunan Rp65 juta. Jumlah tersebut akan dibayarkan oleh Jasa Raharja dan Jasindo. "Tunjangan kecelakaan sudah kami putuskan sebesar Rp65 juta gabungan dari asuransi Jasa Raharja dan Jasindo. Untuk rawat rumah sakit, sampai berapa pun ditanggung baik oleh asuransi atau pihak PT KA," ujarnya.

Sesuai peraturan yang tercantum dalam Undang-undang No.33 dan 34 tahun 1964 tentang dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang dan dana kecelakaan lalu lintas jalan, maka JR selaku

BUMN asuransi jiwa wajib menyantuni korban kecelakaan transportasi darat, laut, dan udara.

Dia menambahkan, hingga Agustus 2010 ini perseroan telah memberikan santunan korban kecelakaan transportasi umum dan lalu lintas jalan sebesar Rp924 miliar. "Rata-rata kecepatan pembayaran santunan bagi korban yang meninggal di tempat kejadian perkara (TKP) yaitu tujuh hari sejak tanggal kecelakaan dan satu hari sejak berkas lengkap diterima di Kantor Jasa Raharja," tuturnya.

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010



Lokomotif Baru Jelang Ekspansi

Persiapan *master plan* program pengembangan perkeretaapian tidak hanya untuk Pulau Jawa, namun di seluruh wilayah Indonesia.

Wahyu Utomo

wahyuutomo@jurnas.com

KONDISI infrastruktur kereta api Indonesia berada pada titik mengkhawatirkan, wajar jika kemudian perlu segera dilakukan pemeliharaan. PT Kereta Api Indonesia (KAI) berencana menambah 100 lokomotif baru yang akan dilakukan secara bertahap hingga 2014.

"Penambahan lokomotif ini dilakukan mengingat KAI akan melakukan ekspansi angkutan barang dan penumpang serta untuk keperluan revitalisasi karena sudah banyak lokomotif berusia tua," kata Direktur Utama (Dirut) KAI, Ignatius Jonan di Yogyakarta, baru-baru ini.

Menurut Jonan, penambahan lokomotif baru tersebut akan lebih difokuskan untuk Pulau Jawa yang memiliki aktivitas lalu lintas kereta api lebih padat dibanding Sumatera. KAI akan menentukan spesifikasi teknis lokomotif yang dibutuhkan dan setelah melalui pelelangan, akan diketahui perusahaan mana yang siap menyediakan lokomotif tersebut. "Bisa saja lokomotif itu dirakit di Indonesia," katanya.

Berdasarkan data KAI, jumlah lokomotif yang dioperasikan untuk seluruh jenis kegiatan KAI di Pulau Jawa berjumlah 217 unit, 110 unit di antaranya telah berusia lebih dari 24 tahun. "Usia maksimal sebuah lo-

komotif adalah 24 tahun. Tetapi, kami selalu melakukan perawatan agar lokomotif tersebut dapat bekerja dengan baik. Dengan perawatan yang dilakukan, usia lokomotif bisa bertambah 15 hingga 20 tahun," katanya.

Seluruh lokomotif yang dioperasikan untuk kepentingan angkutan barang dan penumpang tersebut, adalah produksi dari General Electric (GE) dan General Motor (GM) yang keduanya adalah perusahaan asal Amerika Serikat (AS).

Dia mengatakan, kereta api adalah solusi terbaik untuk memecahkan permasalahan transportasi di Indonesia sehingga diperlukan sarana dan prasarana penunjang termasuk penambahan jumlah kereta api. "Harus ada jalur ganda di jalur utara dan selatan. Di utara, jalur ganda baru sampai Pekalongan dan di selatan baru sampai Kutoarjo," katanya. Dengan memanfaatkan kereta api, maka jumlah penumpang atau barang

yang diangkut akan lebih banyak, sehingga mengurangi volume kendaraan yang beroperasi di jalan raya.

Direktur Jenderal (Dirjen) Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) Tunjung Indrawan mengatakan pemerintah dan KAI menjanjikan pembenahan menyeluruh sistem perkeretaapian Indonesia. Untuk itu, persiapan *master plan* program pengembangan perkeretaapian tidak hanya untuk Pulau Jawa, namun di seluruh wilayah Indonesia.

"Kami akan merevitalisasi jalur-jalur yang sudah aktif serta mereaktivasi jalur-jalur

yang belum aktif di mana merupakan jalur yang potensial secara ekonomi," kata Dirjen Perkeretaapian Kemenhub Tunjung Indrawan saat jumpa pers, di Jakarta, Senin, (4/10).

Tidak hanya itu, Kementerian Perhubungan dan KAI juga akan melakukan beberapa langkah seperti peningkatan pembinaan keselamatan para petugas operasional di lapangan, dan perketatan pengujian, sertifikasi terhadap sarana prasarana, serta SDM perkeretaapian.

"Untuk *Standard Operating Procedure* (SOP) masinis bekerja tidak boleh lebih dari delapan jam, dan sebelum bertugas wajib melalui proses pemeriksaan kesehatan, hal-hal semacam inilah yang akan kami benahi," katanya.

Proses penganggaran untuk pengembangan tersebut, dilakukan oleh pemerintah sebagai regulator. Menurut Tunjung, penganggaran subsektor dalam setahun dialokasikan sebesar 40-50 persen. "Kami ingin dipenuhi sampai 100 persen, agar tidak mengalami *deadlock*, untuk itu sangat memungkinkan adanya kerja sama dengan swasta atau *public-private partnership* (PPP), bahkan dengan investor asing," katanya.

Sementara dari Mamuju, Sulawesi Barat (Sulbar) Gubernur Provinsi Sulbar, Anwar Adnan Saleh mengatakan, pihaknya

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010



Jalur Kereta Api Sulawesi Disambut Positif

RENCANA pembangunan rel kereta api yang melewati beberapa provinsi di Sulawesi mendapat sambutan positif berbagai kalangan, baik masyarakat maupun pengusaha. Eka Firman, Direktur PT Trans Kalla Makassar, mendukung rencana pembangunan sarana kereta api itu.

Pembangunan sarana transportasi baru model kereta api di Sulawesi tak lagi sekadar harapan melainkan menjadi kebutuhan sangat mendesak. Eka mengatakan, kereta api dari dulu hanya menjadi wacana. Saat ini masa realisasi guna mengikuti pertumbuhan daerah yang terus berkembang. "Kita sangat menyambut baik wacana pembangunan kereta api ini. Kalau bisa secepatnya," ujar dia.

Eka mengungkapkan, kereta api salah satu sarana transportasi publik yang mampu menyentuh segala lapisan masyarakat. Jika pembangunan sarana transportasi ini terwujud, geliat pembangunan akan makin melaju. Karena kereta api memiliki nilai ekonomis tinggi hingga berimbas pada peningkatan kesejahteraan rakyat. Khusus Trans Studio, selama ini pengujung banyak datang dari luar Sulsel. Mereka warga kelas menengah ke atas yang datang menggunakan pesawat.

Menurut dia, wacana ini mesti terealisasi hingga tak sekadar wacana sejak dulu. Dalam proses pembangunan, sebaiknya dilakukan pemerintah setempat. Tujuannya, memaksimalkan sosialisasi terutama soal pembebasan tanah.

"Ini harus pendekatan proaktif dari pemerintah maupun dari keamanan. Agar segala sesuatu lancar, dukungan harus datang dari seluruh pihak. Semua stakeholder harus ikut berperan termasuk tokoh masyarakat," ujar dia.

Muhammad Nawir dari Jari-

ngan Rakyat Miskin Kota Indonesia Makassar mengatakan, sarana transportasi ini sangat dibutuhkan masyarakat. Harga cukup terjangkau hingga mampu diakses semua lapisan masyarakat.

Rencananya pembangun sarana transportasi ini dibagi tiga tahap. Tahap pertama pembangunan rel kereta api dengan rute dari Kota Makassar, Maros, Pangkep, Barru, Parepare, Sidrap, Luwu, Malili, hingga Sorowako berjarak sekitar 700 kilometer.

Tahap kedua, dari Parepare, Pinrang, Polman, Majene, Mamuju utara, Pasang Kayu berjarak 400 kilometer. Terakhir, meliputi Mamuju Utara, Sulawesi Tengah, Gorontalo, hingga Sulawesi Utara dengan jarak 1.000 kilometer.

Pembangunan Rel Kereta Api Sulawesi



Tahap I

Kota Makassar, Maros, Pangkep, Barru, Parepare, Sidrap, Luwu, Malili, hingga Sorowako berjarak sekitar 700 kilometer.

Tahap kedua

Dari Parepare, Pinrang, Polman, Majene, Mamuju utara, Pasang Kayu berjarak sekitar 400 kilometer.

Tahap III

Meliputi Mamuju Utara, Sulawesi Tengah, Gorontalo, hingga Sulawesi Utara. Jarak 1.000 kilometer.

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Proyek Rel Ganda Butuh Rp 9 Triliun

Anggaran yang dipenuhi pemerintah 40-50 persen.

JAKARTA — Direktur Jenderal Perkeretaapian Tundjung Inderawan menyatakan dibutuhkan dana sekitar Rp 9 triliun hingga 2014 untuk membangun jalur ganda (*double track*) rel kereta dari Jakarta hingga Surabaya. "Kalau dana tersebut dapat disediakan pemerintah, jalur ganda hingga Jawa Timur bisa diselesaikan," ujarnya kemarin.

Menurut Inderawan, program pembangunan jalur ganda lintas utara dan lintas selatan merupakan salah satu rencana pemerintah meningkatkan infrastruktur darat. "Saat ini jalur kereta api yang sudah berjalur ganda adalah Jakarta-Cirebon dan Cikampek-Purwokerto. Sedangkan di lintas selatan adalah Kutoarjo-Jogja-Solo."

Meski demikian, jalur ganda sudah dibangun di beberapa lokasi, terutama yang memiliki laju lintas kereta api, seperti di lintas tengah yang melintasi Purwokerto, sedangkan di utara jalur Larangan-Petarukan.

"Selibhnya, Semarang-Surabaya merupakan jalur yang utama yang harus diselesaikan

pembangunannya," kata Inderawan.

Dana sebesar Rp 9 triliun, kata dia, selain guna membangun jalur ganda baru, digunakan untuk merevitalisasi jalur-jalur kereta, mengganti bantalan rel, memperbaiki lengkungan rel, dan lainnya. Saat ini, keterbatasan alokasi dana dari pemerintah memaksa Direktorat Perkeretaapian menyusun program pembiayaan secara parsial.

Inderawan mengakui kendala pendanaan pembangunan infrastruktur dan revitalisasi jalur-jalur

kereta api adalah anggaran yang diajukan setiap tahun tidak dapat dipenuhi. "Dari 100 persen anggaran yang diajukan, biasanya pemerintah hanya memenuhi sekitar 40-50 persen," ujarnya.

Untuk itu, selain dari pemerintah, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Kereta Api diperbolehkan mencari dana dari swasta. Pembangunan rel ganda melibatkan investor asal Jepang.

Direktur Utama Kereta Api Ignasius Jonan menyatakan rel ganda yang harus dibangun pada saat ini sekitar 400 kilometer.

Perihal kecelakaan kereta api di Stasiun Petarukan, Pemalang, dan di Sta-

siun Purwosari, Solo, Inderawan menyatakan, "Kami akan meningkatkan pembinaan keselamatan kepada para petugas operasional di lapangan."

Selain itu, kata dia, pihaknya akan memperkuat pengujian dan sertifikasi prasarana, sarana, dan sumber daya manusia perkeretaapian, termasuk sertifikasi masinis. "Tapi kami masih tunggu hasil pemeriksaan di lapangan. Setelah itu baru kami lakukan evaluasi secara menyeluruh," katanya.

Dia memastikan, kecelakaan di Stasiun Petarukan akibat kesalahan masinis. "Masinis melanggar sinyal merah, yang artinya tidak aman."

Sedangkan kecelakaan di Stasiun Purwosari disebabkan oleh tidak fokusnya petugas pengatur perjalanan kereta api (PPKA) dalam memasukkan kereta ke jalur satu secara sempurna. "Waktu itu ada sejumlah massa yang melempari kereta Gaya Baru karena mereka (massa) menduga di dalam kereta ada supporter sepak bola Persib Bandung. Itu pengaruh psikologi petugas PPKA," katanya.

● ALI NY | ROSALINA | ANTARA

2011, KRL Jabodetabek Gunakan e-Ticket

Kebanyakan penumpang KRL ekonomi mungkin tak pernah bertransaksi dengan bank.

JAKARTA — PT Kereta Api Indonesia (KAI) Commuter Jabodetabek, anak usaha PT Kereta Api, yang mengelola kereta rel listrik Jabodetabek, akan memberlakukan *electronic ticketing* (*e-ticket*) mulai 2011. Sistem tiket ini menggunakan mesin elektronik menggantikan sistem tiket konvensional dengan kertas.

Pemberlakuan sistem ini merupakan salah satu program besar pembenahan sarana dan prasarana oleh PT KAI Commuter, yang dananya berasal dari pemegang saham. "Sistem ini merupakan langkah kami untuk menjadikan TI sebagai tulang punggung," kata Sekretaris Perusahaan Makmur Syahran di kantornya kemarin.

Makmur menjelaskan, tiket elektronik ini akan diberlakukan untuk semua kelas dan jurusan kereta. Namun tarif kereta tetap tak berubah. "Sistem

ini untuk memperbaiki sarana, tak ada hubungannya dengan harga tiket," Makmur menerangkan.

Penggunaan *e-ticket*, termasuk pembeliannya, sama seperti sistem pembayaran jalan tol dengan kartu e-Toll. Pertama, Makmur menuturkan, calon penumpang kereta membeli kartu yang berisi uang deposit di lima bank mitra PT KAI Commuter, yaitu Bank BNI, BRI, BCA, Bank Mandiri, dan Bank DKI. Pada pintu masuk stasiun, terdapat palang dan mesin bernama KIT atau mesin pembelian tiket, yang akan mengurangi deposit pada kartu. Hanya orang yang membayar tiket yang boleh lewat. Mesinnya seperti yang ada di swalayan.

Mesin yang sama akan ditemui ketika penumpang akan naik kereta. KIT yang akan memeriksa apakah calon penumpang sudah membeli tiket atau belum. Terakhir, pada saat turun di stasiun, ada lagi mesin KIT yang akan memeriksa apakah penumpang sudah membeli tiket kereta yang baru saja dinaikinya.

Menurut Makmur, sistem ini

untuk menghilangkan penumpang gelap yang tak membeli tiket dan lebih praktis, sehingga tak ada lagi antrean panjang untuk membeli tiket. Selain itu, PT KAI Commuter meningkatkan pelayanan dengan menambah CCTV alias kamera pengawas.

Inna, salah satu pengguna KRL Pakuan Ekspres rute Bogor-Tanah Abang, berpendapat sistem baru yang akan diberlakukan oleh PT KAI Commuter justru mempermudah keadaan, terutama bagi penumpang KRL kelas ekonomi, yang kebanyakan tak pernah bertransaksi dengan bank. Inna pun sangsi, apakah sistem ini bisa memastikan pembeli tiket ekonomi tak bisa naik kereta kelas ekspres dan sebaliknya. "Lebih baik lihat dulu evaluasi penggunaan e-Toll. Apa saja kekurangannya," Inna mengucap-

Rencananya, *e-ticket* akan dicoba pada Oktober dan November 2010 untuk KRL ekspres. Bahkan PT KAI Commuter akan menetapkan tarif KRL ekspres berdasarkan jarak tempuh, bukan relasi seperti sekarang. ● RENNY FITRIA SARI | JOBPIE S

Sistem GPS Bisa Amankan Jalur KA

Kecelakaan kereta api dapat terjadi, antara lain, karena amblesnya rel, rusaknya sistem persinyalan, dan kelalaian petugas, baik masinis maupun penjaga perlintasan. Masalah tersebut dapat diatasi di antaranya dengan menerapkan global positioning system.

Oleh YUNI IKAWATI

Sebagai salah satu sistem satelit navigasi yang banyak digunakan di dunia, *global positioning system* (GPS) selama ini biasa digunakan untuk mendukung lalu lintas di jalan raya, laut, dan udara. Belakangan, sarana tersebut diuji coba tim peneliti Kelompok Keilmuan Geodesi Institut Teknologi Bandung untuk mendeteksi pergerakan kereta api (KA).

Sistem ini dimanfaatkan untuk memantau posisi dan kecepatan KA secara kontinu dengan selang waktu yang diinginkan. Ada beberapa bentuk arsitektur sistem yang dapat diimplementasikan untuk memantau pergerakannya, ungkap Hasanuddin Z Abidin, Ketua Kelompok Keilmuan Geodesi ITB.

Untuk itu, kereta yang akan dipantau harus dilengkapi dengan alat penerima (*receiver*) sinyal GPS. Posisi dan kecepatan KA dikirim oleh satelit GPS secara periodik dan otomatis dalam hitungan detik atau lebih, sesuai kebutuhan, ke pusat pengontrol untuk kemudian ditampilkan pada peta elektronik atau digital di layar monitor.

Dengan mengamati pergerakan semua KA pada sistem peta elektronik secara kontinu dari waktu ke waktu, petugas di pusat pengontrol mudah mengelola secara terpadu pergerakan kereta api. "Untuk lebih meningkatkan sistem pengamanan pergerakan kereta, sistem visualisasi ini sebaiknya ditempatkan

di ruang masinis dan di stasiun tertentu yang akan dilalui kereta tersebut," kata Hasanuddin, Guru Besar Geodesi ITB.

Apabila pergerakan ditampilkan langsung di peta digital yang ditempatkan di ruang masinis (setiap lokomotif), di stasiun, dan kantor pusat PT KA, semua pihak yang berkepentingan dapat mengetahui pergerakan KA dari waktu ke waktu.

Menurut Hasanuddin, akan lebih baik jika sistem pelacakan ini langsung terkait dengan sistem pengereman otomatis KA. "Kalau dua kereta berada dalam satu jalur dan akan terja-

di tabrakan, sistem *tracking* secara otomatis menjalankan sistem rem kereta api meski masinis sedang tidak di ruang masinis," kata Hasanuddin.

Uji coba lapangan

Pengkajian kinerja sistem yang menentukan posisi KA secara kinematik dilaksanakan beberapa tahun lalu pada jalur Bandung-Jakarta pergi pulang (pp). Survei sesi pertama dilakukan pada siang hari dengan menggunakan KA penumpang Parahyangan jurusan Bandung-Gambir pp dan survei sesi kedua dilakukan pada malam hari dengan menggunakan kereta api barang jurusan Gedebage-Tanjung Priok pp.

Dalam penelitian ini, untuk mengecek ketelitian posisi difrensial digunakan tiga stasiun referensi yang ditempatkan di Kampus ITB, Bandung; Jatiluhur, Purwakarta; dan Kwitang, Jakarta. Ketiga stasiun ini ter-

diketahui koordinatnya.

Pengamatan satelit GPS di ketiga stasiun referensi dan KA menggunakan sistem penerima GPS tipe geodetik dua frekuensi. Antena GPS dipasang di bagian depan atas lokomotif. Koordinat relatif KA terhadap stasiun referensi dari waktu ke waktu diketahui dengan mengolah data GPS. Dalam penelitian ini perlu ditetapkan konfigurasi satelit yang sesuai sepanjang jalur KA Bandung-Jakarta.

"Posisi absolut kereta dalam tampilan tiga dimensi minimal memerlukan empat satelit dan untuk dua dimensi horizontal minimal perlu tiga satelit," ujar Hasanuddin yang melakukan uji coba pemantauan itu bersama Najib Faizal dari Kelompok Keilmuan Geodesi ITB.

Penelitian ini menunjukkan bahwa jumlah satelit dipengaruhi oleh perubahan konstelasi satelit GPS dengan waktu. Hal ini juga disebabkan oleh kondisi topografi, pepohonan, serta bangunan di sepanjang rute perjalanan KA.

Secara umum, keberadaan satelit GPS pada rute KA Jakarta-Bandung dapat dikatakan baik karena setidaknya 90 persen

waktu pengamatan dapat diamati secara kinematik oleh empat atau lebih satelit.

Teknik kinematik yang dikembangkan Hasanuddin yang meraih doktor dari Universitas New Brunswick, Kanada, itu lebih baik dibandingkan dengan sistem lama atau statik. Kelebihannya adalah pada kecepatan penentuan posisi meski pesawat penerima bergerak.

Uji coba di laboratorium menunjukkan, kecepatan penentuan posisi berada pada orde detik, yaitu sekitar dua hingga tiga detik. "Dalam kondisi diam saja *receiver* dengan metode lama memerlukan waktu setengah hingga satu jam," ungkapnya.

Sistem GPS pada Kereta Api

Penggunaan GPS dapat diterapkan pada kereta api. Satelit ini mencatat posisi, arah, kecepatan, dan waktu dari pergerakan kereta api. Data-data ini dikirimkan ke pusat kontrol untuk kemudian ditampilkan dalam sistem peta digital. Berikut percobaan pemantauan pergerakan kereta api yang dilakukan oleh ITB.

Karakteristik Survei GPS

	Survei Siang Hari	Survei Malam Hari
Jenis lokomotif	Seri CC pengangkut gerbong penumpang	Seri CC pengangkut peti kemas.
Kecepatan KA	60-100 km/jam	40-80 km/jam
Interval data	3 detik	5 detik
Waktu	Kamis, 26 April 2002	Kamis-Jumat, 26-27 April 2001
Rincian waktu	08.10-10.56 (Bandung-Gambir) 11.35-14.22 (Gambir-Bandung)	21.40-03.18 (Gedebage-Tanjung Priok) 03.31-09.05 (Tanjung Priok-Gedebage)

Lokasi Titik-titik Referensi GPS
Tanjung Priok
Gambir

KWITANG

JATILUHUR

St Bandung

ITB

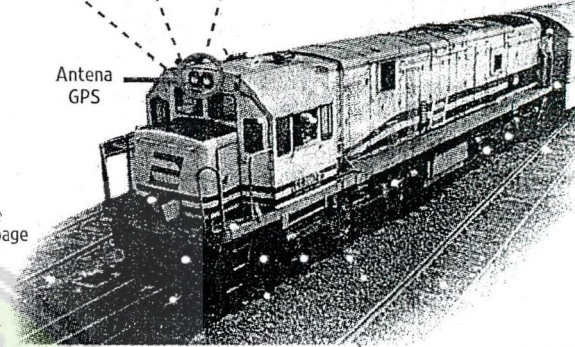
Gedebage



Satelit GPS

Antena GPS

Ada 24 satelit GPS yang mengorbit pada ketinggian 7.500 m di atas permukaan bumi dan melintas pada 6 jalur lintasan. Tiap satelit ini mengelilingi bumi sebanyak dua kali dalam waktu kurang dari 24 jam.



BESTARI

pergerakan KA dengan GPS berprospek baik untuk diterapkan pada jalur KA Bandung-Jakarta.

Riset unggulan

Aplikasi GPS telah dimulai di Indonesia melalui program Riset Unggulan Terpadu. Program ini dilaksanakan oleh Jurusan Geodesi ITB bekerja sama dengan Pusat Ilmu Komputer ITB untuk menerapkan GPS pada sistem pengelolaan transportasi. Uji coba dilakukan pada

armada taksi di Jakarta. Dengan sistem ini, gerakan seluruh armada taksi dapat terpantau dari pusat pengendali. Dengan mengoperasikan sistem satelit navigasi, pemantauan posisi dan pergerakan suatu obyek di permukaan bumi dan di atmosfer memang dapat dilakukan.

Sistem satelit navigasi yang paling banyak digunakan adalah Navstar-GPS (*navigation satellite timing and ranging-global positioning system*), yang biasa

disebut GPS saja.

Satelit GPS milik Departemen Pertahanan Amerika Serikat pertama kali diluncurkan pada 1978. Sistem ini terdiri dari konfigurasi 24 satelit yang melayang pada ketinggian 20.000 km. Di dalamnya termuat radio navigasi dan fasilitas penerima sinyal untuk menentukan posisi obyek. Penggunaan satelit GPS untuk tujuan sipil dimulai pada 1982.

Di Indonesia, aplikasinya, an-

antara lain, untuk bidang geologi: deformasi gunung api, penurunan tanah, pergerakan tanah lempeng, serta aktivitas tektonik di sejumlah lokasi di Indonesia. Alat GPS juga dimanfaatkan Badan Pertanahan Nasional untuk menetapkan titik persil.

Sebagai sistem satelit navigasi global, GPS bukan satu-satunya sistem di ruang angkasa. Ada Glonass milik Rusia yang memiliki 19 satelit, tetapi bentuknya konservatif.

PT KCJ Uji Coba Tiket Elektronik untuk KRL Ekspres

JAKARTA, KOMPAS — PT Kereta Api Commuter Jabodetabek atau PT KCJ saat ini sedang mempersiapkan dan akan menguji coba secara internal pelaksanaan tiket elektronik untuk kereta api rel listrik pada pekan depan.

Corporate Secretary PT KCJ Makmur Syaheran mengatakan, sistem tiket elektronik sudah disiapkan untuk 39 stasiun kereta yang menjadi tempat pemberhentian KRL ekspres di seluruh wilayah Jabodetabek. Seluruh peralatan untuk penggunaan tiket elektronik ini sudah terpasang di stasiun itu.

"Setelah uji coba, kami akan melakukan evaluasi atas penggunaan tiket elektronik itu. Kami berharap tiket elektronik bisa diterapkan pada KRL ekspres pada tahun depan," kata Makmur, Jumat (1/10).

Untuk menunjang pelaksanaan tiket elektronik ini, PT KCJ juga menggandeng lima bank untuk menyediakan kartu yang berfungsi sebagai tiket elektronik. Kelima bank itu adalah Bank Mandiri, BCA, BNI, BRI, dan Bank DKI.

Tiket elektronik KRL ini bisa disinergikan dengan tiket bus transjakarta bila bank juga ditunjuk untuk mengeluarkan tiket elektronik bus itu.

Tiket itu nantinya ditempelkan pada alat di pintu masuk peron. Saldo pada tiket akan berkurang otomatis setelah digunakan.

Sementara ini, PT KCJ, PT KA, dan Kementerian Perhubungan masih membahas besaran nilai nominal tiket perdana dan isi ulang.

Bila pelaksanaan tiket elektronik untuk KRL ekspres sudah berjalan lancar, PT KCJ baru meneruskan penggunaan elektronik ini untuk kereta ekonomi dan ekonomi AC

Persiapan

Adrian, salah seorang mekanik yang sedang mempersiapkan alat pembaca tiket elektronik di Sta-

siun Rawa Buntu, Tangerang Selatan, Banten, mengatakan, secara teknis sebetulnya tidak banyak persoalan untuk mempersiapkan alat pembaca tiket elektronik di stasiun ini.

"Untuk mempersiapkannya, hanya menggunakan *software* data biasa saja. Kita tinggal *instal* dan menguji coba sebentar saja, semuanya bisa langsung dipergunakan," ujarnya.

Fadillah, petugas pengawas mekanik yang ditemui di Stasiun Rawa Buntu, mengatakan, rencananya, selama sebulan mendatang, alat pembaca tiket elektronik di setiap stasiun yang dipersiapkan sekarang akan dipergunakan oleh kalangan internal pegawai PT KA dulu.

"Baru setelah sebulan diuji coba di kalangan internal dan dievaluasi, kalau ada kesalahan, kemudian diperbaiki, barulah akan dipergunakan untuk umum," ujar Fadillah. Ia juga mengatakan bahwa secara teknis sebetulnya tiket elektronik bisa digunakan untuk semua jenis KRL.

Fadillah juga mengungkapkan, uji coba sebetulnya akan berlangsung hingga bulan Desember tahun ini. Harapannya, pada awal tahun depan, tiket elektronik ini sepenuhnya bisa dipergunakan untuk umum.

Ditanya soal harga kartu yang akan dipergunakan sebagai tiket, Fadillah mengatakan, rencananya akan dijual Rp 17.000. Harga ini masih harga dasar karena masih harus diisi ulang dulu di tem-

numpang KA Ciujung AC, mengatakan, senang dengan perbaikan yang dilakukan pengelola KRL. Apalagi, kalau tiket elektronik itu juga bisa digunakan untuk KRL AC Ciujung, maka akan memudahkan pengguna-

"Kalau kita terburu-buru dan ketika tiba di stasiun, kereta Ciujung sudah dekat, kita tidak perlu antre di depan loket untuk membeli tiket. Belum lagi jika kita tidak menyediakan uang pas untuk membeli tiket, maka akan

dibutuhkan waktu lebih lama lagi untuk menunggu kembalian," ujarnya.

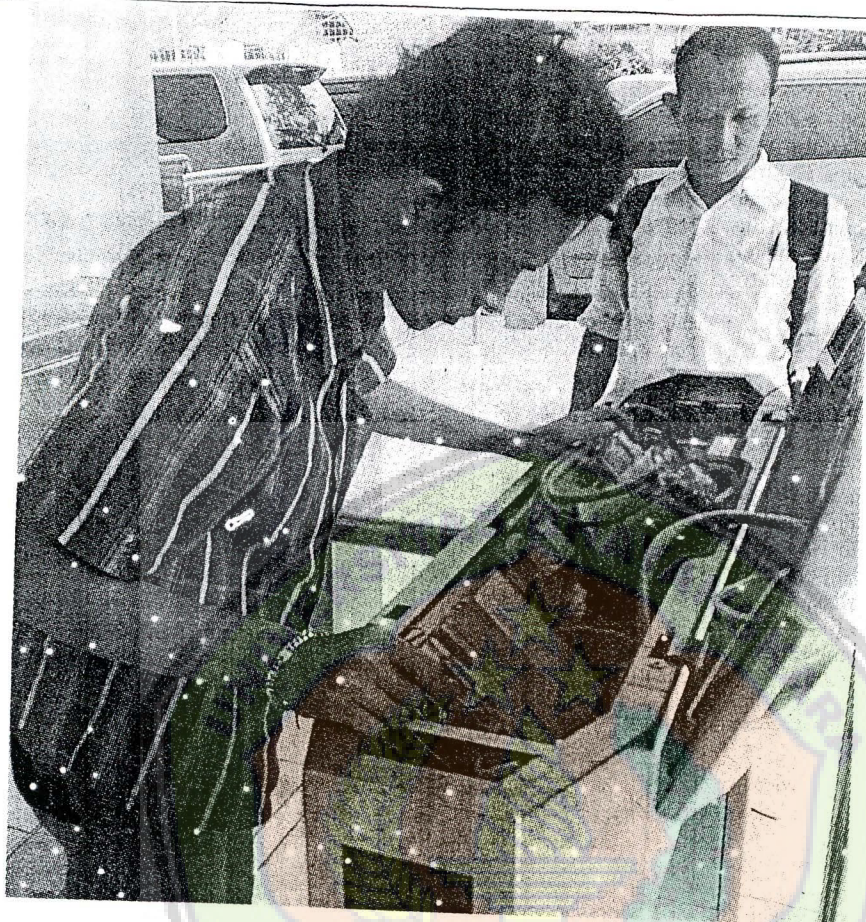
Kalau terlambat, menurut Pardi, menunggu KRL Ciujung berikutnya akan cukup lama.

Sari (26), mahasiswi sebuah perguruan tinggi swasta di kawasan Bumi Serpong Damai, Tangerang Selatan, juga mengaku senang jika ada tiket elektronik untuk KRL. "Jadi tidak perlu selalu menyediakan uang receh untuk membeli tiket KRL," ujarnya. (ART/MAM)

Siapa yang berprestasi?

...saja berubah, sementara kartu perdana untuk tiket elektronik kereta komuter itu bisa dibeli di Stasiun Juanda, Jakarta. Namun nantinya, akan bisa dibeli di sejumlah bank. Sedangkan untuk mengisi ulang, bisa dilakukan di loket pembelian tiket di setiap stasiun yang sudah menyediakan alat untuk isi ulang," ujarnya.

Pardi (37), salah seorang pe-



Adrian, mekanis, menyiapkan alat pembaca tiket elektronik di Stasiun Rawa Buntu, Tangerang Selatan. Alat ini akan mulai diuji coba selama sebulan, sebelum dipergunakan oleh pengguna Kereta Komuter Ekspres.



Kereta Api untuk Angkut Kontainer

JAKARTA, KOMPAS — Jababeka dan PT Kereta Api menyepakati angkutan kereta kontainer menuju Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara. Transportasi alternatif itu akan ditujukan untuk melayani perusahaan-perusahaan di lingkungan Kawasan Industri Jababeka dan sekitarnya.

Kesepakatan itu ditandai penandatanganan nota kesepahaman antara Cikarang Dry Port, anak perusahaan PT Jababeka Tbk, dan PT Kereta Api Logistik, anak perusahaan PT Kereta Api,

Kamis (30/9) di Jakarta.

Hadir dalam penandatanganan tersebut Hyanto Wihadi, Direktur PT Jababeka Tbk; Hadi Rahardja, Wakil Presiden Direktur PT Jababeka Tbk; dan Yayat Rustandi, Presiden Direktur PT Kereta Api Logistik.

Kini, fasilitas kepabeanan terpadu telah diterapkan di Cikarang Dry Port. Dengan demikian, penyedia jasa logistik langsung dapat menggunakan jalur kereta sebagai alternatif pengangkutan komoditas ekspor impor, tanpa lagi harus mengurus dokumen di

Pelabuhan Tanjung Priok.

"Kami akan menyediakan infrastruktur rel kereta api di area Cikarang, Bekasi, dan Lemah Abang, dilengkapi kereta pengangkut," kata Yayat Rustandi.

Saat ini infrastruktur rel di Pelabuhan Tanjung Priok belum sampai tepat di dermaga, tetapi masih sekitar 2,5 kilometer dari dermaga milik Jakarta International Container Terminal (JICT). Nantinya, emplasemen khusus kontainer yang diangkut oleh kereta akan dibangun di antara dermaga JICT dan Koja. (BYC)

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

KRL Terapkan E-Ticketing

JAKARTA (SINDO) – Penjualan tiket kereta rel listrik (KRL) mulai tahun depan tidak dilakukan secara manual. Awal 2011 PT KAI Commuter Jabodetabek (KCJ) berencana menerapkan *electronic ticketing* (*e-ticketing*).

Menurut Corporate Secretary PT KCJ Makmur Syaheran, pemberlakuan sistem pembelian tiket dengan menggunakan mesin elektronik ini merupakan salah satu program besar pembenahan sarana dan prasarana. Tujuannya untuk memberikan kenyamanan dan peningkatan pelayanan kepada pelanggan. "Sistem ini adalah langkah kami untuk menambah sarana dan prasarana dengan otomasi sistem di kereta rel listrik dengan menjadikan IT (teknologi informasi) sebagai tulang punggungnya," kata Makmur Syaheran kemarin.

Pemberlakuan *e-ticketing* ini akan diterapkan untuk semua kelas kereta dan jurusan. Sedangkan tarif kereta tidak terpengaruh dengan pemberlakuan sistem ini. Harga tiket kereta akan seperti sebelumnya jika pemerintah belum melakukan kenaikan harga tiket yang sempat tertunda. "Sistem ini

hanya bentuk perbaikan sarana, tidak ada hubungannya dengan harga tiket," lanjutnya.

Teknis pembelian *e-ticketing* seperti mekanisme pada pembayaran tarif tol dengan menggunakan kartu *e-toll*. Pertama, calon penumpang harus membeli kartu yang berisi uang deposit di lima bank yang menjalin kerja sama

dengan PT KAI yaitu Bank BNI, BRI, BCA, Bank Mandiri, dan Bank DKI. Kedua, saat memasuki stasiun, terdapat mesin bernama KIT yang mengurangi deposit di kartu tersebut. Ketiga, nantinya ada mesin KIT lagi saat penumpang menaiki kereta untuk memeriksa apakah mereka sudah membeli tiket tersebut.

Terakhir pada saat turun di stasiun tertentu akan ada mesin yang sama untuk memeriksa kembali apakah penumpang benar-benar sudah membeli tiket kereta. "Mesinnya seperti yang ada di swalayan. Langkah ini untuk menghilangkan penumpang gelap yang

terap tidak membeli tiket. Selain itu, sistem ini juga akan meningkatkan kepraktisan dan menghilangkan antrean panjang saat pembelian tiket menggunakan kertas," ujarnya.

Rencana pemberlakuan *e-ticketing* ini mendapat penolakan dari sejumlah penumpang KRL. Inna Fitaryani, 25, pelanggan KRL Paku-

an Ekspres jurusan Bogor-Tanah Abang menilai, pemberlakuan sistem ini justru memperumit keadaan, terutama para penumpang KRL kelas ekonomi. Sebagian besar penumpang kelas ekonomi kemungkinan jarang bertransaksi di bank.

Inna juga pesimis sistem ini

menjamin KRL bebas dari penumpang gelap. "Lebih baik lihat dulu evaluasi penggunaan *e-toll* yang kebanyakan dari orang yang kualitas pendidikannya baik. Apa saja kekurangan sistem *e-toll*. Baru sistem *e-ticketing* mungkin bisa dilakukan dengan baik," ujarnya.

Murofa, 23, penumpang KRL kelas ekonomi, mengaku keberatan dengan sistem tersebut sebab pria yang berprofesi sebagai *cleaning service* ini mengaku jarang bertransaksi di bank. Meskipun dia memiliki rekening, saldonya selalu rendah. "Saya inginnya tetap saja seperti semula (manual). Kalau hanya untuk mengatasi penumpang

gelap, ya ditindak dan diawasi secara ketat saja," ujarnya.

Direktur Eksekutif Masyarakat Pemantau Kebijakan Eksekutif dan Legislatif (Majelis) Sugiyanto menyarankan agar penerapan *e-ticketing* untuk KRL dilakukan secara bertahap. Kalau langsung dilakukan secara serentak kepada semua jenis kereta, itu akan menyulitkan. "Pemberlakuannya bisa meniru penerapan

kereta khusus wanita (KKW) yang dimulai dari KRL ekspres. Kalau efektif, baru ke kelas yang lebih rendah yakni ekonomi AC dan ekonomi," ungkapnya.

(ahmad baidowi)

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010



MENGABAIKAN KESELAMATAN

Sejumlah penumpang memaksa naik di atas gerbong KRL di Stasiun Manggarai, Jakarta Selatan, kemarin. Meski duduk di atas gerbong sangat membahayakan keselamatan, warga seakan tidak peduli.

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKAPTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

DPR minta status PT Kereta Api diubah

OLEH RAYDION SUBIANTORO
Bisnis Indonesia

JAKARTA: Komisi V DPR mengusulkan agar PT Kereta Api diubah statusnya menjadi perusahaan umum (Perum) supaya lebih berkonsentrasi pada pelayanan, bukan keuntungan.

Wakil Ketua Komisi V DPR Muhidin M. Saïd mengatakan usulan itu akan dibahas lebih lanjut di antaranya melalui panitia kerja (Panja) keselamatan kereta api, yang telah disetujui pembentukannya.

"Apakah masih pantas pakai PT Kereta Api, atau menjadi Perum yang mengutamakan pelayanan, bukan bisnis semata," jelasnya Senin.

Selain Muhidin, sejumlah anggota Komisi V DPR lainnya juga mengusulkan agar PT KA sebaiknya menjadi Perum saja, dan terus mendapat subsidi dari pemerintah jika terus mengalami kerugian.

Usulan itu mengemuka saat rapat kerja Komisi V DPR dengan Kementerian Perhubungan, Dirut PT KA, dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), terkait dengan kecelakaan.

Sementara itu, Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Danang Parikesit mengatakan pengubahan status PT KA menjadi Perum merupakan suatu kemunduran karena tren global perusahaan yang saat ini mengarah ke korporasi.

"Itu jelas suatu kemunduran, karena yang salah bukan status melainkan sistemnya. Seharusnya, pemerintah dan PT KA harus jelas membuat kontrak kinerja terkait dengan pemberian dana *public service obligation* [PSO], lalu pembukuan juga harus jelas," ujarnya.

Dia menilai sampai saat ini kerja sama antara PT KA dan pemerintah belum jelas, terkait dengan PSO, TAC (*track access charge*), dan IMO (*infrastructure, maintenance, and operation*).

"Harus ada kontrak kinerja, jadi bisa diperoleh *outcome* dari dana-dana terse-

but apa saja," jelas Danang.

Sementara itu, Muhidin juga meminta agar Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mempercepat penyidikan kasus kecelakaan KA Argo Anggrek-KA Senja Utama di Pemalang, dan KA Bima-KA Gaya Baru di Solo, meskipun harus tidak memenuhi kaidah internasional.

"Waktu 3 bulan itu terlalu lama, harus diambil langkah khusus. Tidak perlu mengikuti internasional, karena KNKT juga harus secara cepat memberi informasi ke masyarakat," jelasnya.

Ketua KNKT Tatang Kurniadi menjelaskan pihaknya mempercepat proses penyidikan tragedi dua kecelakaan itu menjadi 3 bulan, dari normalnya 9 bulan.

"Biasanya total butuh 9 bulan, terdiri dari 6 bulan investigasi, 1 bulan masukan, dan 2 bulan koreksi. Kami percepat 3 bulan. Saya tidak bisa membayangkan bagaimana reaksi masyarakat kalau saya bilang investigasi butuh waktu 9 bulan," jelasnya.

Manajemen PT KA temui Wapres



JAKARTA: Manajemen PT Kereta Api dan Kementerian BUMN akan bertemu Wapres Boediono untuk memaparkan kondisi dan masalah perkereta-

apian di Tanah Air.

"Kami akan menghadap Wapres pekan ini juga, Kamis atau Jumat," kata Menteri BUMN Mustafa Abubakar di Kantor Kementerian BUMN, kemarin.

Menurut Mustafa, di depan Wapres, manajemen PT KA akan mempresentasikan secara komprehensif konsep dan pengembangan perkeretaapian jangka menengah dan jangka panjang. "Beliau [Wapres] meminta disampaikan konsep yang meliputi aspek teknis, manajemen dan finansial atau pendanaan," ujar Mustafa.

Seluruh masalah yang dihadapi PT KA mulai dari sumber daya manusia, pengembangan infrastruktur hingga pendanaan akan diuraikan, sehingga dapat diambil kebijakan bagaimana penanganan masalah perkereta-

HUMASDA PT. KA DA... apian nasional. (BISNIS/MSB)

Jl. Taman Stasun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Pengembangan KA Angkutan Barang

Akhmad Sujadi,
Pengurus Pusat Masyarakat Pencinta
Kereta Api Indonesia (Maska)

Dari total pergerakan logistik di Pulau Jawa yang mencapai sekitar 2,3 miliar ton pada 2008, *share* angkutan barang dengan kereta api masih sangat kecil, hanya 0,96%. Dibandingkan dengan transportasi jalan raya yang menguasai 92,23%, angkutan barang kereta api masih sangat jauh tertinggal. Bahkan, ketimbang angkutan laut (6,79%) masih tetap lebih rendah.

Padahal, kereta api sebagai sarana transportasi massal sangat potensial untuk mengalihkan angkutan barang di jalan raya di Jawa. Sebab, kereta api memiliki karakteristik dan pelbagai keunggulan: hemat BBM dan lahan, rendah polusi, dan memiliki kapasitas angkut barang yang besar dibanding truk.

Kecilnya *share* angkutan barang dengan kereta api di pulau terpadat penduduknya di Indonesia ini tidak terlepas dari kebijakan direksi PT Kereta Api (PTKA) dan jajaran Direktorat Jenderal (Ditjen) Perkeretaapian Kementerian Perhubungan (Kemhub) di masa lalu, yang memfokuskan Jawa identik dengan angkutan penumpang. Karena basisnya penumpang, fokus kebijakan dan pengembangan perkeretaapian di Jawa untuk angkutan penumpang.

Paradigma kebijakan perkeretaapian pada masa lalu yang fokus pada angkutan penumpang di Jawa sangat wajar, mengingat populasi penduduknya sangat padat, hampir semua suku bangsa di Indonesia ada. Kebijakan memfokuskan Jawa sebagai basis angkutan penumpang telah membuat *fix cost* PTKA rugi secara nasional untuk membiayai operasional di Jawa. Karena, antara pendapatan dan biaya operasi secara total di Jawa tidak sebanding.

Beruntung, PTKA memiliki angkutan batu bara di Sumatera Selatan, sehingga dapat mensubsidi biaya operasi di Jawa. Pada 2009, Divisi Regional Sumatera Selatan memberikan andil laba sebesar Rp 450 miliar, namun laba bersih PTKA hanya Rp 157 miliar. Hal ini karena keuntungan dari Sumatera Selatan sebagian besar digunakan untuk membiayai operasional kereta api di Jawa.

Sejak 1990, PTKA telah memfokuskan Jawa sebagai sentra pelayanan angkutan penumpang dan Sumatera sebagai sentra

angkutan barang. Tapi, paradigma Jawa sebagai basis angkutan penumpang, saat ini sudah tidak relevan lagi. Sehingga, kebijakan memfokuskan Jawa sebagai sentra angkutan penumpang tidak lagi tepat, kecuali di Jabotabek dan beberapa kota yang *share*-nya baik.

Ketidakrelevanan memfokuskan Jawa untuk angkutan penumpang karena perkembangan lingkungan tidak lagi sejalan dengan kebijakan perkeretaapian. Kebijakan pemerintah yang mengembangkan

infrastruktur di Jawa dengan memprioritaskan pembangunan Tol TransJawa, telah melemahkan daya saing transportasi di atas jalan baja tersebut.

Selain pembangunan infrastruktur tol, kereta api juga terancam dengan hadirnya *low cost carrier*, tarif murah dalam dunia penerbangan domestik. Sehingga, penumpang pesawat tumbuh pesat. Penumpang pesawat bukan lagi hanya golongan elite, namun sudah merambah ke pelbagai segmen, aneka golongan ekonomi, karena tarifnya terjangkau.

Bertindak cepat

Kebijakan pemerintah membangun tol Cipularang, telah merontokkan KA Parahyangan dan KA Argo Gede yang sudah menguasai pasar Jakarta-Bandung bertahun-tahun. KA Parahyangan yang sudah melegenda sejak 1971, harus stop beroperasi pada 27 April 2010.

Perkembangan lingkungan yang terjadi



svlgott

dan peluang angkutan barang yang semakin besar, maka mengoptimalkan angkutan barang dengan kereta api Jawa harus dilakukan PTKA. BUMN perkeretaapian ini harus bertindak cepat mengalihkan kiblat pelayanan angkutan penumpang di Jawa ke angkutan barang. Pada 2015, komposisi akan terbalik, penumpang 30%, barang 70%. Komposisi tersebut tidak berarti angkutan penumpang akan diabaikan dan stagnan, namun harus sama-sama tumbuh.

Untuk membidik pendapatan hingga Rp 18,8 triliun pada 2015, perusahaan pelat merah yang mempekerjakan 26.995 karyawan ini perlu melakukan investasi lokomotif, gerbong barang, sumber daya manusia yang handal, dan infrastruktur perkeretaapian. Lokomotif yang merupakan rohnyanya sebuah perusahaan kereta

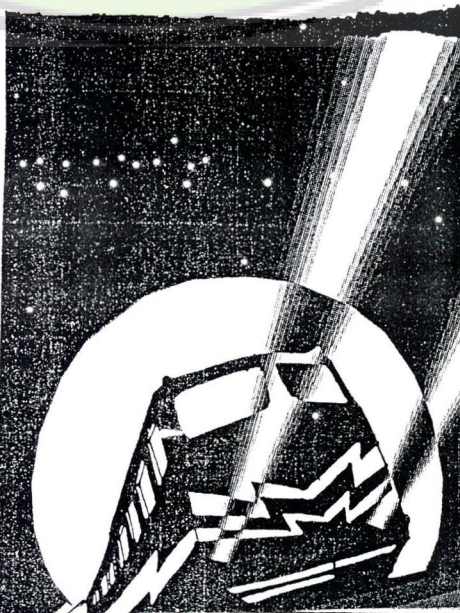
api harus menjadi perhatian khusus. Selain untuk peremajaan armada yang sudah uzur, pengadaan lokomotif baru sangat dibutuhkan untuk pengembangan angkutan, baik angkutan penumpang maupun angkutan barang.

Pasar angkutan barang sangat terbuka. Contoh, peti kemas dan baja *coil* dari Cilegon (Banten), peti kemas dari Gedebage (Bandung), semen dari Cilacap (Jawa Tengah), air mineral dari Cepu (Jawa Barat). Total angkutan barang di Jawa yang bisa diangkut pada 2015 merencanakan datang mencapai 18,86 juta ton.

Tidak hanya investasi lokomotif, gerbong dan infrastruktur juga. Sentuhan inovasi produk harus mengikuti tren yang berkembang dalam dunia logistik di Tanah Air. Mengemas produk menjadi pilihan. Sehingga, produk memiliki nilai jual yang tinggi dengan moto cepat, aman, dan tepat waktu.

Kalau dulu operasi kereta barang selalu dikalahkan oleh kereta penumpang sekalipun hanya kelas ekonomi, ke depan tidak boleh lagi. Contoh, KA ONS kereta kargo unggulan PT KA, tidak banyak berhenti di stasiun untuk mengalah, menunggu kereta penumpang lewat. Pola operasi KA ONS tersebut telah merubah *mindset* operasi kereta api, bahwa kereta penumpang tidak boleh menunggu kereta barang.

Pengoperasian KA ONS Jakarta-Surabaya merupakan angkutan kargo de-



Restrukturisasi PT KA lambat

OLEH TULARJI
Bisnis Indonesia

JAKARTA: DPR menyoroti proses pemisahan badan usaha pengelola sarana dan prasarana perkeretaapian dalam rangka restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) sesuai dengan amanat UU No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang lambat.

Anggota Komisi V DPR Abdul Hakim mengatakan pemerintah lambat dalam melaksanakan amanat UU Perkeretaapian yang mewajibkan agar badan usaha pengelola sarana dan prasarana perkeretaapian nasional dipisahkan.

Dia meragukan *political will* pemerintah untuk segera merestrukturisasi KA guna memacu pelayanan di sektor ini. "Pemerintah yang lambat melakukan restrukturisasi KA. Lihat saja, pemisahan sarana dan prasarana KA," katanya kepada

Bisnis, pekan lalu.

Abdul Hakim menegaskan DPR selalu mempertanyakan proses pemisahan dan mendesak segera dituntaskan mengingat moda transportasi massal ini semakin dibutuhkan seiring dengan ketidakmampuan kapasitas moda lainnya dalam menampung ledakan penumpang.

Menurut dia, pemisahan badan usaha pengelola sarana dan prasarana perkeretaapian masih terganjal oleh belum selesainya proses inventarisasi dalam rangka pemisahan aset pemerintah di tubuh PT KA oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub).

Wakil Rakyat dari Fraksi PKS itu mempertanyakan keseriusan Kemenhub dalam melaksanakan UU perkeretaapian, pasal yang mewajibkan adanya pemisahan itu. "Kalau restrukturisasi ini cepat dilakukan, pelayanan KA akan membaik,"

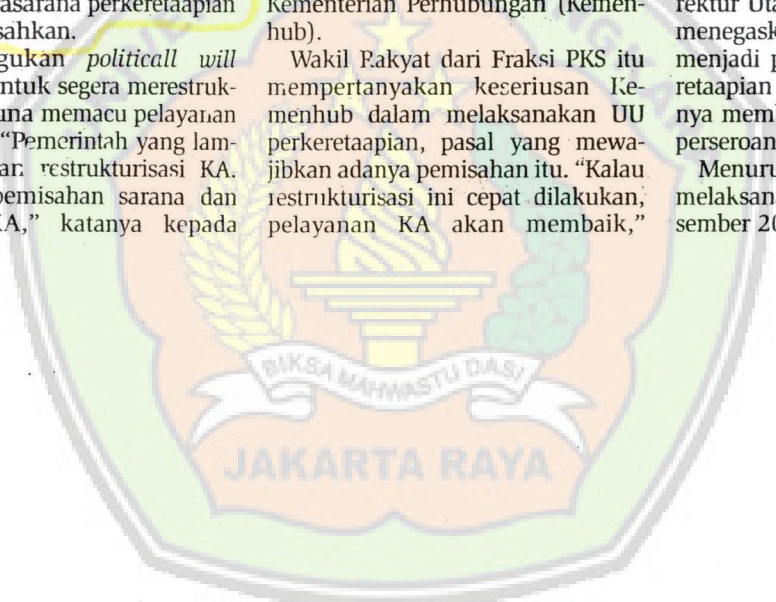
tegasnya.

Saat ini, PT KA diberi tugas sebagai penyelenggara prasarana perkeretaapian melalui SK Menteri Perhubungan No.KP.219 tahun 2010 tentang Pelaksanaan Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian Umum yang ada saat ini oleh PT KA.

Sesuai dengan SK tersebut, penyelenggaraan prasarana perkeretaapian meliputi kegiatan pengoperasian, perawatan dan pengusahaan prasarana perkeretaapian sampai dilakukannya pemisahan.

Meskipun akan dipisahkan, Direktur Utama PT KA Ignasius Jonan menegaskan peluang PT KA untuk menjadi pengelola prasarana perkeretaapian kalau pemerintah akhirnya memberikan penugasan kepada perseroan tersebut.

Menurut dia, perseroannya siap melaksanakan pemisahan pada Desember 2010.



TRANSPORTASI

Perkeretaapian Harus di Bawah Kendali Presiden

JAKARTA, KOMPAS — Untuk memajukan perkeretaapian di Indonesia, seharusnya dibentuk badan khusus yang bertanggung jawab langsung kepada Presiden. Alasannya, kebutuhan terhadap kereta api sebagai transportasi massal kian mendesak.

Pemerhati kereta api, Makbul Sumadilaga, Selasa (5/10) di Jakarta, menjelaskan, urusan perkeretaapian tak mungkin hanya dituntaskan oleh direksi PT Kereta Api. "Harus oleh Presiden, setidaknya Menteri Koordinator Perekonomian," kata Makbul.

Selama ini, lanjutnya, PT KA cenderung berkuat dalam soal teknis operasional. Padahal, akar

persoalannya ada di kebijakan strategis makro. "Kebijakan ini harus pas karena ini sebetulnya pertempuran transportasi publik dengan kendaraan pribadi," kata Makbul, yang mantan Direktur Teknik PT KA.

Menurut pemerhati transportasi Rudy Thehamihardja, dibutuhkan pemerintahan yang kuat untuk membangun transportasi massal yang andal. "Bila operator dibiarkan tanpa pengarahan dari pembelaan, ya bisa apa? Transportasi adalah pelayanan yang harus disediakan negara bagi rakyatnya," ujar Rudy.

Pengamat kereta api dari Lembaga Ilmu Pengetahuan In-

donesia (LIPI) Taufik Hidayat berpendapat, selama ini selalu ada tarik ulur dalam menetapkan kebijakan perkeretaapian. "Katakanlah, Kementerian Perhubungan ingin PT KA meningkatkan pelayanan, di sisi lain Kementerian BUMN juga menargetkan laba," katanya.

Unsur politik dalam perkeretaapian juga sangat tinggi. "Harus ada orang atau badan khusus yang punya *political will* (kemauan politik) tinggi untuk membela perkeretaapian karena dalam penetapan anggaran subsidi dan tarif kereta api juga terbaca unsur politisasi yang besar," ujar Taufik.

Penetapan anggaran subsidi, misalnya, tahun ini hanya Rp 535 miliar per tahun. Penetapan jumlah tersebut tanpa menghitung kebutuhan dana operasional kereta api. "Tetapi, ditetapkan secara politis oleh pemerintah dan DPR," kata Taufik.

Unsur politik juga kuat saat pemerintah menurunkan tarif KA ekonomi tahun 2009. "Masak setelah tarif tak naik delapan tahun, tiba-tiba tarif turun tanpa penambahan subsidi. Pengguna kereta boleh bahagia, tetapi itu semu karena dengan dana terbatas, sulit bagi PT KA mempertahankan keselamatan," tutur Taufik. (RYO)



nyoal Tarif Kereta onomi

in tarif kereta api ekonomi kembali ditunda, nya hingga akhir tahun 2010. Pengguna kin lega, sementara operator resah karena terus rgi. Apakah kebijakan ini demi menyempurnakan u perkeretaapian ataukah populis? Kapan baiknya tarif kereta api ekonomi naik?

abu, 4 Agustus 2010, ma- lam, akhirnya kontrak subsidi atau *public service obligations* (PSO) antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan dan PT Kereta Api ditandatangani.

Mengapa kontrak PSO untuk periode Januari-Desember 2010 baru ditandatangani pada Agustus 2010? Sebab, Ditjen Perkeretaapian bersikeras agar PT KA menyepakati dulu pemisahan percatatan pembukuan PSO. Hal yang kemudian dipenuhi oleh PT KA.

Pembukuan memang harus dipisahkan supaya urusan dana subsidi ini jadi terang benderang. Apalagi, PT KA selalu mengaku merugi akibat kurangnya dana PSO, yang berimbas terhadap buruknya pelayanan KA ekonomi.

Penghitungan kebutuhan dana riil subsidi pun dimudahkan dengan diterbitkannya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 38 Tahun 2010 tentang Pedoman Penetapan Tarif Angkutan Orang. Ditetapkan, komponen biaya operasi meliputi, antara lain, biaya modal, biaya operasi, pegawai, penggunaan prasarana, asuransi, bahan bakar solar, genset, listrik aliran atas, air bersih, pelumas, peralatan sarana, dan tenaga ke-

ihan.

Maka, dengan keputusan itu, pertama-tama diketahui biaya operasi kereta. Lantas, seharusnya

ketahui dengan biaya, mahal sekian, berapa peng- k- n yang harus dikumpulkan nominal dana PSO yang dituhkan sehingga tarif tidak terlampaui mencekik rakyat.

Singkatnya, kapan menaikkan tarif KA ekonomi? Tarif KA ekonomi baru layak dinaikkan setelah pembukuan PSO PT KA tahun 2010 selesai dianalisis. Karena pembukuan itu berakhir pada 31 Desember 2010, analisis tak mungkin selesai pada 1 Januari 2011. Maka, kenaikan tarif KA ekonomi baru layak pada kuartal I-2011.

Sebab, dengan analisis atas pembukuan PSO tahun 2010, baru diketahui realisasi sesungguhnya penggunaan PSO. Jangan-jangan, selama ini, pemerintah memang pelit memberikan dana subsidi sebesar Rp 535 miliar per tahun, padahal pengeluaran untuk KA ekonomi Rp 700-Rp 900 miliar per tahun.

Nantinya, PT KA juga diharapkan mengumumkan secara terbuka hasil analisis itu kepada masyarakat. Apabila ternyata realisasi biaya operasi KA ekonomi lebih besar daripada dana

PSO, tak heran mengapa pelayanan KA ekonomi begitu minim. Pengguna KA ekonomi akan tahu bahwa pemerintah-DPR yang selama ini setengah hati mengucurkan dana PSO. Hanya populis jika tak mau menaikkan tarif.

Demi rakyat

Harus dipahami, evaluasi pembukuan PSO 2010 ini harus dikerjakan serius. Sebab, tak hanya bermanfaat untuk menetapkan tarif baru KA ekonomi, tetapi juga untuk menuntaskan kemelut dana subsidi PSO yang berlangsung 10 tahun ini.

Tarif KA ekonomi belum akan dinaikkan setidaknya setelah awal tahun, lantas apa yang harus dilakukan agar pelayanan KA ekonomi bagi rakyat banyak bisa ditingkatkan? Beberapa hal harus dikerjakan Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan demi rakyat.

if pelayanan minimum ialah hal utama yang disusun pemerintah agar p- ip- ma kereta melayani lebih baik setelah membayar lebih mahal. SPM inilah tolok ukur untuk beranjak menuju pelayanan lebih baik. Buatlah level-level pelayanan, misalnya ta-

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Staslun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

rif naik 50 persen, perjalanan Jakarta-Bogor satu jam dengan okupansi 100 persen. Atau, tarif naik 150 persen, Jakarta-Bogor 45 menit dengan semua penumpang duduk.

Pasal 137 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian sebenarnya telah mengatur bahwa pelayanan angkutan orang harus memenuhi SPM. Pelayanan itu menyangkut pelayanan di stasiun keberangkatan, dalam perjalanan, dan di stasiun tujuan.

Di Stasiun Senen, pelayanan membaik saat Lebaran tahun ini. Toilet di stasiun gratis. Namun, pelayanan masih harus lebih baik, terutama saat kereta melaju.

Soal kebersihan, misalnya, harus diberi parameter jelas dalam SPM. Soal kondisi lantai kamar mandi, ketersediaan air bersih, tisu, dan bau. SPM terkait okupansi, misalnya, juga harus jelas berapa maksimum penumpang dalam satu gerbong.

Juga penting soal mekanisme sanksi dalam standar pelayanan minimum itu. Andai penumpang terlambat dari jadwal, tentu ditinggalkan kereta. Bagaimana jika kereta terlambat 30 menit? Pemerintah dan PT KA harus tanggung renteng membayar penumpang.

Tanggung renteng karena rel milik pemerintah, sedangkan PT KA selaku operatornya. Jadi, tentu saja ada andil kesalahan pemerintah apabila perjalanan kereta terlambat. Begitu pula ada andil kesalahan PT KA sebagai pengoperasi sarana apabila kereta juga telat.

Kiranya waktu yang akan mengurai apakah penundaan kenaikan tarif kereta ini benar-benar untuk tujuan mulia, yakni pelayanan lebih baik bagi rakyat. Apakah benar demi rakyat atau sekadar pencitraan.



HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Pikiran Rakyat

3.

Tanggal : 31 OCT 2010

Hal : 9

No.

Perhatikan Rel Kereta Api Cimindi

SAYA adalah salah seorang pengguna jalan raya yang selalu melewati rel kereta di Cimindi dengan menggunakan sepeda motor. Rasa waswas selalu menghantui ketika melintas rel kereta yang terlihat miring, tidak seperti rel-rel biasanya. Posisi rel kereta miring dan rongga bantalan rel terlihat berlubang.

Setiap hujan, rel tersebut tergenang air cukup besar. Apabila hujan reda, rel menjadi licin, sehingga sulit untuk melintas walaupun sudah beberapa kali diperbaiki. Hanya ditambah tanah di antara bantalan relnya. Apabila hujan, tanah itu pasti terbawa oleh air. Cimindi masuk ke wilayah Kota Cimahi, tetapi hal ini luput dari perhatian pemerintah. Padahal, pembangunan Kota Cimahi terlihat sangat pesat. Sayang, tidak didukung oleh fasilitas umum yang memadai.

Rakyat diwajibkan membayar pajak untuk membiayai fasilitas umum, tetapi ke manakah dana pajak tersebut ketika rel kereta yang rusak dan berbahaya memakan banyak korban? Setiap tahun para pegawai negeri maupun swasta dipungut pajak penghasilan. Yang memiliki bangunan rumah dan tanah dipungut pajak bumi dan bangunan. Yang memiliki kendaraan bermotor dipungut pajak kendaraan bermotor, dan masih banyak pajak lain yang dipungut dari rakyat. Akhir-akhir ini, pemerintah sangat gencar memublikasikan wajib pajak kepada masyarakat, baik melalui televisi, radio, dan media lainnya, dengan slogannya, "Hari gini enggak bayar pajak, apa kata dunia?" Pada kenyataannya, banyak rakyat yang tidak setuju tentang pemungutan pajak yang tidak ada hasilnya sama sekali.

Dalam pandangan Islam, pajak adalah harta yang diwajibkan Allah SWT kepada kaum Muslim untuk membiayai berbagai kebutuhan dan pos-pos pengeluaran yang memang diwajibkan atas mereka.

Dalam Islam, pajak hanya dipungut dari kaum Muslim yang memiliki kelebihan harta, setelah mereka mampu memenuhi kebutuhan dasar dan

pelengkapannya secara sempurna, sesuai dengan standar hidup tempat mereka tinggal. Negara tidak akan memungut pajak apabila uang/harta di baitul mal masih ada. Kalaupun negara memungut pajak, hanya untuk membiayai pos-pos pengeluaran yang kurang, tidak boleh ada lebihnya, dan harus sesuai dengan kebutuhan.

Dalam aturan Islam, fasilitas umum dijaga dengan baik, karena itu adalah hak rakyat. Islam mengatur seluruh aspek kehidupan.

pan manusia dari bangun tidur sampai dengan tidur kembali. Islam memiliki semua aturan. Alangkah teratur dan nyamannya bila peraturan Islam dapat ditegakkan kembali secara keseluruhan.

Windi Agustinasari
Jln. Nanjung Kp. Peundeuy
RT 01 RW 06 No. 21 Desa Lagadar
Kec. Margaasih, Kab. Bandung
Telf. 085721316495



T. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Staslun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

NONSTOP

Tanggal : 03 OCT 2010 . Hal : I

No. 3

Sepupu Tukul Terjepit KA

- Senja Utama Vs Argo Bromo
- Korban Tewas Mengenangkan

► Tukul Keluarga Ikhlas
Dengan Kepergian Dia



Tukul Arwana

Innalillahi wa innalillahi rojiun... Isak tangis dan air-mata membasahi tanah Petarukan, Pemalang, Jawa Tengah setelah tabrakan maut antara KA Argo Bromo Anggrek dengan KA Senja Utama terjadi pada Sabtu (2/10) dinihari.

*** HAL 10 KOLOM 1

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Staslun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

NONSTOP

Tanggal : 03 OCT 2010

Hal : 2

No :

Sepupu Tukul Terjepit KA.....

Penumpang kedua kereta yang sama-sama berangkat dari Jakarta tengah tidur nyenyak saat kereta yang mereka tumpangi bertabrakan di Stasiun Petarukan, Pemalang, Jawa Tengah. Sekejap saja, puluhan penumpang meninggal dunia karena terjepit di antara puing-puing gerbong kereta yang hancur lebur.

Tabrakan maut itu terjadi pada pukul 03.00 WIB pagi, tepat 500 meter sebelum kedua kereta memasuki Stasiun Petarukan. KA Senja Utama tujuan Semarang berhenti lebih dahulu dengan maksud menunggu disalip oleh KA Argo Bromo Anggrek. Namun, di luar dugaan, KA Argo Bromo Anggrek jurusan Surabaya itu menabrak dari arah belakang dengan sangat keras.

Dugaan sementara, kejadian tersebut disebabkan kelalaian masinis KA Argo Anggrek. Dia tidak menggubris sinyal dari Kepala Stasiun KA terdekat. Akibatnya, KA Argo Anggrek salah jalur dan menghantam KA Senja Utama di jalur 3 Stasiun Petarukan. Kecepatan yang tinggi menyebabkan fungsi rem tidak optimal. Tabrakan keras pun tak terhindarkan.

Sejumlah saksi mata mengatakan, gerbong terakhir dari KA Senja Utama langsung ringsek. Gerbong kedua dari belakang ter-

balik dan gerbong berikutnya keluar jalur. Para penumpang pun kemudian berhamburan turun. Namun malang, puluhan lainnya tewas mengenaskan.

Korban yang di antaranya wanita hamil dan anak-anak itu lalu dibawa ke RS Santa Maria, RS Hasyim Ashari dan RSUD Pemalang. Kondisi korban yang tewas sungguh mengenaskan. Tim evakuasi menemukan berbagai potongan tubuh manusia mulai dari potongan kepala, tangan dan kaki. Ini dikarenakan kondisi korban yang terjepit gerbong kereta.

Setelah kecelakaan terjadi, kedua kereta lantas melanjutkan perjalanan ke tempat tujuan masing-masing. Ratusan penumpang selamat (KA) Senja Utama tiba di Stasiun Tawang Semarang, Jawa Tengah, Sabtu (2/10) pagi dengan kondisi enam gerbong, karena tiga gerbong hancur ditabrak KA Argo Bromo Anggrek.

Sebagian penumpang yang tiba terlihat masih kaget dengan kecelakaan yang baru dialami dan beberapa di antaranya tampak menderita luka ringan pada beberapa bagian tubuh akibat tergencet gerbong kereta.

Tukul Berduka

Tabrakan maut itu menyisakan duka bagi pelawak kondang, Tukul Arwana. Sang sepupu, Hanna

Adi Warsito merupakan satu dari sejumlah korban yang tewas.

Setelah mendapat kabar dari keluarganya yang di Semarang, Tukul lantas terbang ke Semarang untuk melayat. "Iya dikabari keluarga (Semarang), terus pulang," kata Tukul singkat via telepon selulernya, sore kemarin.

Sesaat setelah tabrakan, sepupu Tukul asal Ngrembel, Gunungpati, Semarang itu sudah dievakuasi dan berhasil diidentifikasi. Jenazahnya langsung dibawa ke RS Hasyim Ashari, Pemalang.

Begitu mendapat kabar Adi meninggal, Tukul segera mencari tiket pesawat dan pada pukul 09.00 WIB, ia sudah tiba di Semarang. "Pagi, saya dan keluarga sudah di Semarang. Kumpul sama kerabat sambil menunggu kedatangan jenazah," ungkapnya.

Tukul mengaku sedih. Meski begitu, pelawak yang ngetop lewat slogan 'kembali ke laptop' itu pasrah dan menganggap insiden itu sebagai kehendak Tuhan. Rencananya, setelah melayat dan ikut mendoakan sepupunya, Tukul kembali ke Jakarta.

Sementara itu, dari pihak dari program *Bukan Empat Mata* Trans7, Linda mengatakan kejadian tersebut tidak mengganggu jadwal tayang acara yang dipandu Tukul tersebut. "Tukul sudah syuting *taping* jadi nggak ada masalah," ujarnya. (IMO)

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

TAJUK RENCANA

Kecelakaan Kereta Api Cermin Negara Gagal

KALAU boleh memilih, mungkin ada sebagian rakyat Indonesia yang lebih suka menjadi rakyat di negara lain, yang pemerintahnya lebih baik, peduli terhadap rakyatnya, sanggup melindungi rakyatnya, atau sanggup mensejahterakan rakyatnya. Inilah yang ingin kita katakan menyikapi dua kecelakaan kereta api di Petanukan Pekalongan dan di Solo pada Sabtu (2/10) dini hari, yang menewaskan 37 penumpang kereta api. Kecelakaan itu memperlihatkan bangsa ini memang miskin dan seperti di ambang kebangkrutan, karena pemerintahnya tidak mampu menyediakan sarana transportasi yang aman dan nyaman.

Kita muak dan lelah sudah mendapati setiap bulan ada ada kecelakaan yang menimpa kereta api kita, entah itu kecelakaan besar ataupun kecil. Kali ini dengan korban 37 orang tewas, dan berapa lagi yang akan tewas besok, minggu depan, atau bulan depan?

Kecelakaan kereta api makin memperjelas bahwa bangsa ini terpuruk, gagal membenahi moda transportasi yang satu ini. Kita terpuruk! Kecelakaan pada sarana angkutan umum massal yang satu ini sangat mencerminkan ketidakmampuan pemerintah maupun operator kereta api menegakkan prinsip-prinsip keselamatan. Keselamatan nomor sekian, yang penting bisa terangkut. Mengabaikan prinsip-prinsip keselamatan berarti memang tidak ada upaya melindungi warga negara pengguna moda transportasi itu, selain melanggar hukum, hal itu jelas melanggar HAM. Regulasi, organisasi, sistem, prosedur maupun sarana dan prasarana yang ada tidak mendukung terjaminnya keselamatan publik. Jadi, kalau itu semua tidak mampu dibenahi, tutup saja untuk sementara waktu moda kereta api itu, sampai penyelenggaranya mampu membenahi dan memberikan jaminan keselamatan dan keamanan.

Kita masih ingat hasil audit terhadap PT KA oleh tim dari Indonesian Transportation Club (ITC) menyangkut penyebab berbagai kecelakaan itu. Disebutkan, PT KA tidak memiliki kebijakan strategis untuk membenahi sistem kerjanya, ditambah minimnya keberpihakan pemerintah pada pengembangan sistem transportasi massal. Kualitas SDM kereta api lemah, yang terwujud pada rendahnya integritas dan kesadaran akan keselamatan. Kompetensi SDM untuk memelihara sarana dan prasarana rendah, ditambah lagi kondisi peralatan dan sarana pendukungnya minim. Teknologi perkeretaapian kita sudah ketinggalan zaman. Jadi, kesimpulannya, sistem perkeretaapian kita sangat bobrok dan gagal. Hal itu membuktikan negara yang kaya sumber daya alam ini ternyata tak lebih dari bangsa miskin yang gagal mengelola berbagai sumber dayanya.

Menjadikan masinis kereta api sebagai tersangka (*human error*) adalah hal yang paling mudah. Tetapi, mengapa tidak pernah dipertanyakan dan diperiksa apa penyebab *human error* yang demikian tingginya? Siapa yang harus bertanggung jawab pada kegagalan sistemik penyelenggaraan perkeretaapian ini? Sudah begitu banyak kecelakaan terjadi, mengapa gagal dibenahi?

Di negara-negara maju mana pun, moda kereta api adalah pilihan masyarakat untuk bertransportasi, tidak kalah dengan pesawat terbang atau moda lainnya. Perlakuan terhadap sektor kereta api diprioritaskan, karena hemat dan mampu mengangkut penumpang dalam jumlah besar. Kereta api adalah sarana transportasi yang cocok untuk Pulau Jawa yang sudah kelebihan penduduk. Namun, moda kereta api pula yang tidak dibangun, karena akan lebih menguntungkan membangun jalan tol. Semakin banyak pula masyarakat memakai mobil dan sepeda motor, dan hal ini sangat menguntungkan industri otomotif. Padahal, subsidi BBM untuk kendaraan bermotor sudah memusingkan pemerintah. Belum lagi pencemaran lingkungan yang diakibatkan. Juga, buruknya sistem transportasi kita membuat rakyat mempertaruhkan nyawa mereka setiap hari.

Sesungguhnya, kebijakan yang tidak berpihak pada pembangunan sektor perkeretaapian itu memperlihatkan cara pemerintah kita berpikir. Konsep *pro job, pro growth, pro poor*, hanya manis untuk kampanye saja, tetapi implementasinya nol besar. Kita pernah mengalami situasi seperti ini di moda penerbangan, dan berbagai kecelakaan dapat ditekan setelah Uni Eropa campur tangan dan menerapkan larangan terbang bagi maskapai-maskapai Indonesia. Hal itu terbukti efektif dengan membaiknya kondisi dunia penerbangan kita, angka kecelakaan pun dapat ditekan. Masakan kita harus mengundang Belanda lagi untuk mengajari bagaimana caranya mengelola kereta api? ■

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Teka 31010

Petaka Kereta Api

Oleh MAHI M. HIKMAT



LAGI, kecelakaan kereta api terjadi beruntun. Puluhan nyawa melayang dan puluhan orang lainnya luka-luka akibat KA Argo Angrek menabrak KA Senja Utama di Pemalang, Sabtu (2/10) dini hari, serta dalam waktu yang nyaris berbarengan, terjadi kecelakaan juga di Solo antara KA Ekonomi Gaya Baru dan KA Bima.

Berbagai peristiwa kecelakaan kereta api di republik ini nyaris menjadi fenomena yang "biasa". Tidak lagi dalam hitungan tahun, hampir setiap bulan, kereta api mengalami kecelakaan, minimal anjlok. Bahkan, beberapa waktu ke belakang kecelakaan kereta tidak hanya kecelakaan murni atau *human error*, tetapi muncul juga indikasi ancaman sabotase.

Realitas itu sangat kontraproduktif dengan sejarah perkeretaapian dalam pencatatan transportasi massal. Tidak dapat dimungkiri, keberadaan kereta api menjadi bagian yang sangat penting dalam dunia transportasi, baik di Indonesia maupun dunia.

Besarnya animo masyarakat untuk menggunakan kereta api sebagai sarana transportasi

memberikan banyak pengalaman berharga, termasuk bagi pemerintah. Walaupun akhirnya perusahaan kereta api lebih menonjolkan profit, terbukti dengan berubah menjadi persero, tetapi tetap saja dalam penguasaan negara. Esensi kereta api dijadikan sarana layanan umum dan dikelola pemerintah agar pelayanan lebih profesional sehingga masyarakat pengguna dapat lebih aman dan nyaman dengan biaya yang terjangkau.

Namun realitasnya, perjalanan menggunakan kereta api belum sesuai dengan harapan. Di beberapa wilayah, perjalanan menggunakan kereta api menjadi perjalanan yang menakutkan karena rawan dengan bahaya. Hal itu akibat makin tingginya angka gangguan perjalanan kereta api, baik dalam skala kecil, misalnya, pelemparan dengan benda keras ataupun dalam skala besar, seperti, perampokan, bahkan sampai tingkat sabotase.

Selain itu, permasalahan sosial pun tidak lepas selalu menyerah perjalanan perkeretaapian di Indonesia. Masalah sepanjang jalur kereta api yang kumuh, berdirinya bangunan-bangunan liar, ulah penumpang yang tidak mengindahkan keselamatan, seperti naik di atas gerbong kereta api, pedagang kaki lima yang tidak teratur, dan kerap terjadinya kecelakaan di lintasan jalur kereta api dengan jalan raya.

Perlindungan terhadap keselamatan sepanjang jalur kereta api sangat penting dan harus menjadi program pokok (utama). Dari sisi realitas perundang-undangan, pemerintah sudah tegas menjamin keselamatan dan kenyamanan. Pemerintah mengatur mengenai jalur kereta api yang meliputi daerah

manfaat jalan, daerah milik jalan, dan daerah pengawasan jalan, termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya. Pemerintah pun melarang warga untuk membangun gedung, tanggul, dan bangunan lainnya, seperti dilarang menanam jenis pohon yang tinggi serta menempatkan barang pada jalur kereta api, baik yang dapat mengganggu pandangan bebas maupun dapat membahayakan keselamatan rel kereta api. Sebagai upaya penegakan hukum, ketentuan tersebut mengandungi unsur sanksi pidana berupa sanksi kurungan maksimal tiga bulan atau denda.

Permasalahan kereta api di Indonesia memang sangat ruwet, bahkan nyaris "mengglobal". Yang menjadi penyebab bukan hanya kekurangan profesional manajemen pengelolaan, tetapi juga menyangkut kondisi dana operasional, sarana, dan prasarana yang belum memadai, daya dukung lingkungan yang kurang kondusif, kesadaran penumpang yang masih rendah, ditambah lagi hadirnya pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab dengan upaya sabotase. Dalam takaran permasalahan yang kompleks tersebut, "wajar" jika kecelakaan kerap terjadi dan menambah makin bertumpuknya problem perkeretaapian nasional.

Salah satu solusi yang dapat ditawarkan guna menanggulangi problem perkeretaapian nasional, di antaranya pemberdayaan masyarakat sekitar jalur kereta api. Langkah ini dapat dilakukan pemerintah atau PT KA dengan tidak hanya mengandalkan "isi dompet" PT KA atau mengurus iuran tiket dari penumpang. Program pemberdayaan masyarakat diarahkan

untuk mewujudkan peran serta masyarakat yang tinggal di sepanjang jalur KA agar terlibat aktif menjaga dan mengamankan fasilitas kereta api.

Kegiatan pemberdayaan masyarakat sekitar jalur KA perlu dilakukan sebagai konsekuensi kepedulian pemerintah, khususnya PT KA terhadap masyarakat sekitar. Harus dipahami, besar atau kecil, masyarakat yang tinggal di sepanjang jalur kereta api akan terganggu, dalam konteks kecil, misalnya, melalui getaran. Ketergangguannya masyarakat ini harus mendapatkan penyikapan yang memihak kepada mereka. Langkah-langkah itu dapat dilakukan dengan ikut serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekitar jalur kereta api dalam bentuk memberikan fasilitas umum, bantuan sosial, beasiswa, penyerapan tenaga kerja, dan upaya pemberdayaan lainnya yang dapat menyokong kehidupan ekonomi mereka.

Di sepanjang jalur kereta api di seluruh Indonesia terdapat lebih dari 8.000 lintasan dan hanya sebagian kecil yang memiliki sistem pengamanan. Di sepanjang jalur kereta api terdapat komunitas yang tinggal beberapa meter dari rel. Mereka umumnya masyarakat golongan tidak mampu. Daerah tersebut berpotensi negatif karena dipicu kondisi sosial ekonomi, misalnya, terjadinya tindak pencurian sarana prasarana kereta api, berupa besi rel atau travo pengatur sinyal, bahkan sering terjadinya pelemparan pun boleh jadi merupakan bentuk kekesalan masyarakat sekitar jalur karena merasa sering terganggu.

Padahal, jika lingkungan sepanjang jalur kereta api itu dikelola, justru akan merupakan po-

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Pikiran Rakyat

Tanggal : 04 OCT 2010

Hal : 26

No.

tensi positif bagi kereta api. Jika masyarakat sepanjang jalur kereta api, baik secara perseorangan maupun kelembagaan diberdayakan, sehingga kehidupan ekonomi mereka lebih baik, mereka akan turut memelihara dan mengamankan fasilitas KA, termasuk jika terdapat sarana vital yang rusak baik karena sudah rapuh, akibat bencana alam atau sabotase, mereka akan peduli dan segera memberikan informasi dini.

Konsep pemberdayaan ekonomi yang banyak ditawarkan oleh sejumlah departemen untuk mengentaskan masyarakat miskin dapat diadopsi oleh Kementerian Perhubungan atau PT KA sembari dibentangkan program kemitraan (kerja sama) dengan departemen tersebut sehingga pendanaan pun dapat menjadi tanggung jawab bersama.***

Penulis, dosen Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati, FISIP Unpas, dan FISIP Unikom.



HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

SDM "Frontliner" Kereta Api

MASALAH *human factor* sering dituding sebagai penyebab terjadinya kecelakaan kereta api. Akar persoalan *human factor* tersebut adalah masalah sistem dan tata kelola ketenagakerjaan di PT KAI yang masih amburadul. Hal itu terlihat dari perhatian manajemen yang masih kurang terhadap sumber daya manusia perkeretaapian yang berperan sebagai karyawan garis depan (*frontliner*) perusahaan. Seperti masinis, PPKA, teknisi lokomotif dan gerbong, serta teknisi persinyalan dan emplasemen stasiun.

Beban kerja dan hak-hak normatif karyawan garis depan PT KAI tersebut belum dikelola sebaik mungkin sesuai dengan tantangan zaman. Akibatnya, sungguh fatal, seperti halnya kasus kecelakaan KA di Stasiun Petarukan Pematang dan kecelakaan di Purwosari Solo yang terjadi dalam hari yang sama. Dua kecelakaan kereta api yang sangat menyayat hati tersebut terjadi pada waktu dinikmati. Waktu tersebut merupakan jam biologis yang sangat berat bagi para pekerja perkeretaapian sehingga perlu tata kelola jam kerja (*shift system*) yang ada di atas rangkaian kereta api maupun yang ada di sekitar stasiun. Masalah pembagian sif terhadap masinis kereta api hingga sekarang masih amburadul. Hal itu ditunjukkan oleh kelebihan beban kerja masinis KA Argo Bromo Angrek yang mengalami kecelakaan tadi. Hal serupa juga sering dialami petugas PPKA dan teknisi lapangan yang bertugas mengawasi kondisi rangkaian kereta yang berhenti di stasiun. Mestinya manajemen PT KA memiliki

sistem informasi dan komunikasi untuk SDM garis depan yang andal dan bersifat *online* sehingga bisa memonitor kondisi dari waktu ke waktu secara detail.

Tindakan pejabat pemerintah dan aparat kepolisian yang serta-merta langsung menyatakan karyawan garis depan PT KA sebagai kambing hitam tanpa melihat kompleksitas persoalan merupakan langkah konyol yang mestinya dihindari. Tindakan tersebut justru akan menimbun akar persoalan yang esensial. Padahal jika kita kaji secara detail dan komprehensif, di balik *human factor* tersebut sebetulnya tersimpan sederet kondisi *malfunction* atau ketidakberesan pada sistem komprehensif transportasi kereta api yang berpotensi menjadi penyebab kecelakaan. Variasi antara beban kerja karyawan garis depan seperti masinis dan kondisi *environment effect* (lingkungan) di dalam kabin lokomotif merupakan faktor kontribusi yang serius dalam modus terjadinya kecelakaan kereta api.

Pihak manajemen juga harus sadar, teknologi lokomotif merek tertentu secara ergonomik bisa jadi bermasalah atau tidak cocok dengan kondisi rata-rata postur tubuh manusia di negeri ini. Dengan demikian, perlu pengondisian dan peralatan penunjang dan keselamatan kerja. Di antara kita tidak banyak yang tahu bagaimana kondisi aktual dari para masinis dan teknisi yang mengoperasikan kereta api setiap harinya. Terlihat, sederet penderitaan menimpa penghuni kabin lokomotif ini. Dari masalah normatif seperti gaji pas-pasan, buruknya fasilitas penunjang seperti kondisi mes masinis yang kumuh, buruknya sistem karier dan pendidikan, serta sederet

masalah lainnya.

Masih terjadi salah urus terhadap karyawan garis depan PT KAI. Dalam deskripsinya seorang masinis dalam melaksanakan tugasnya tentu saja berada di dalam satu sistem kerja PT KA. Dalam sistem kerja tersebut masinis dihadapkan kepada beberapa beban kerja yang terdiri dari beban kerja eksternal, internal, dan faktor-faktor yang sangat berpengaruh kepada kedua beban tersebut secara keseluruhan. Selama ini, beban kerja masinis belum terukur secara konkret dan proporsional. Hal itu terlihat dari jam kerja masinis yang selalu molor dan tidak ada insentif yang memadai selama bertugas. Akumulasi molornya jam kerja masinis kereta api ekonomi bisa mencapai sepuluh jam setiap perjalanan dinas. Selama ini, segitiga beban kerja eksternal di PT KAI, utamanya yang menyangkut profesi garis depan masih amburadul dan kurang terukur. Beban kerja karyawan garis depan belum direncanakan dengan baik sehingga betul-betul fit dengan kemampuan, kelelahan, serta batasan fisik dan psikis manusia yang berprofesi di garis depan.

Ada faktor yang bisa menjadi stimulus kecelakaan kereta api yang selama ini sering diabaikan, yakni *environment effect* dalam kabin lokomotif yang dapat menyebabkan gangguan kesehatan akibat getaran, temperatur, noise, polusi udara, dan lain-lain. Selain itu, pilihan teknologi perkeretaapian (lokomotif) yang diimpor dari luar negeri seharusnya secara teknis, ekonomis, dan ergonomis bisa dipertanggungjawabkan secara teknis, serta kompatibel dengan kondisi sosial dan

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Pikiran Rakyat

8.

Tanggal : 04 OCT 2010

Hal : 26

No :

lingkungan. Dalam konteks tersebut, manajemen PT KA jangan terlalu fanatik atau melakukan kolusi dengan industri lokomotif merek tertentu dalam memilih produk impor untuk memperkuat rangkaian kereta api. Betapa pentingnya upaya penanggulangan ini seperti misalnya kalau lokomotif terlalu bising, mesin harus diberikan alat pelindung telinga. Kalau terjadi polusi debu atau zat kimia, harus diberikan masker yang baik. Hal itu sesuai dengan ketentuan ISO 9000 dan 14000, dan harus diimplementasikan secara baik di lingkungan PT KA. Sehingga gangguan lingkungan yang bersumber dari aspek mekanik seperti kebisingan, gangguan penglihatan, getaran mekanik, dan *ambient temperature* di dalam kabin tidak boleh terjadi lagi.

Dalam konteks kesehatan kerja, akumulasi dari *environment effect* tersebut dapat menyebabkan berbagai jenis penyakit serius terhadap karyawan garis depan PT KAI. Oleh karena itu, kaidah ergonomi sangat dibutuhkan untuk mengatasinya. Kaidah tersebut secara singkat dapat diartikan sebagai terapan praktis dari informasi faktor manusia yang meliputi kemampuan dan batasan-batasan fisik dan psikis manusia pada integrasi peralatan, mesin, dan tata kelola beban kerja di perusahaan. Jika kaidah tersebut dilakukan dengan baik, karyawan PT KA bisa bekerja lebih efektif dan produktif.***



pilu

PERISTIWA KA Argo Bromo Anggrek yang menabrak KA Senja Utama merupakan tragedi yang memalukan.

- Kabayan menyampaikan rasa duka dan belasungkawa yang sedalam-dalamnya.

malu

PERSIB mengalami kekalahan yang memalukan.

- Ganti pemain sudah, ganti pelatih sudah, ganti apalagi yah?

Si Kabayan



HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Sinyal disambar petir belasan KA antre

A JAKARTA (Pos Kota) – Belasan perjalanan kereta api kemarin petang antre masuk ke stasiun Jatinegara, akibat persinyalan di stasiun terkena petir. “Tersambar petir, rapi sudah mulai normal,” kata Mateta, Humas Daop 1 PT Kereta Api, yang dihubungi Poskota.

P Gangguan persinyalan, katanya, terjadi pukul 16.10 sampai 17.42 WIB. Namun Mateta menjelaskan cuma dua KA jurusan Purwakarta dan KA Gajayana jurusan Malang yang terganggu. Sedangkan yang lain antre menunggu seperti dari masuk stasiun. Selain persinyalan beberapa rel kereta api ikut tergenang seperti di Kampung Bandan.

LISTRIK SEMPAT PADAM

Hujan deras yang terjadi Rabu sore juga membuat sejumlah trafo gardu induk (GI) listrik sempat padam. Satu trafo GI Legok padam. Di GI Marunda ada 3 trafo dan 5 trafo di GI Ancol. “Trip nya trafo di tiga gardu induk tersebut mengakibatkan sejumlah wilayah padam karena kehilangan pasokan listrik 150 MW,” kata Ikhsan Asaad, Manajer Area Pelayanan Distribusi (APD) PLN Jakarta Raya dan Tangerang. (dwi/setiawan/us/o)



HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

REPUBLIKA

TANGGAL : 06 OCT 2010

Hal. 13

No. 1

Anggaran Infrastruktur Kereta Api Minim

Citra Listya Rini

JAKARTA — Pemerintah dinilai belum memprioritaskan moda transportasi kereta api (KA). Hal ini tecermin dari minimnya anggaran yang disediakan untuk transportasi massal nasional ini. Alokasi anggaran untuk KA sebesar Rp 3,5 triliun di APBN dinilai masih sangat minim.

"Anggaran Rp 3,5 triliun itu sangatlah minim. Jadi, jangan heran bila ketersediaan maupun perbaikan infrastruktur KA belum maksimal," kata pengamat transportasi massal dari Universitas Trisakti, Yayat Supriyatna, kepada *Republika* di Jakarta, Selasa (5/10).

Selama ini, perencanaan pengembangan KA di Indonesia masih kurang. Pasalnya, perbaikan infrastruktur yang ada tidak mengacu pada perencanaan. Tapi, berdasarkan pada peristiwa kecelakaan yang terjadi, atau harus menunggu korban berjatuhan.

Terakhir, Menteri Perhubungan Freddy Numberi mengusulkan pembangunan rel ganda (*double track*) untuk menghindari terjadinya kecelakaan KA. Saat ini, jalur ganda hanya sampai di Tegal, Jawa Tengah. "Ini perbaikan tunggu adanya korban dan kecelakaan dulu. Padahal, kekuatan utama KA itu (pada) teknologi dan dukungan peralatan. Termasuk juga rel-rel KA dan perbaikan SDM," jelas Yayat.

Ketua Umum Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), Danang Pariesit, mengatakan, terdapat dua permasalahan penting dalam pembenahan di KA ini. Pertama, kemampuan masinis. Kedua, kurang maksimalnya infrastruktur KA.

"Urutannya memang SDM. Kompetensi dan *fitness* (kondisi kesehatan)

masinis itu penting. Jadi, kompeten tapi tidak fit itu akan membahayakan. Begitu juga fit tapi tidak kompeten lebih membahayakan," paparnya.

Mengenai infrastruktur, kata Danang, pembangunan jalur ganda KA di Pulau Jawa harus segera dituntaskan. Namun, ia paham keterbatasan anggaran KA yang hanya Rp 3,5 triliun di 2010 ini menjadi faktor kendala. "Selain itu, kesiapan regulator menyelesaikan PP (peraturan pemerintah) dan pemisahan aset PTKAI dengan pemerintah ikut memengaruhi," jelasnya.

Data Kementerian Perhubungan (Kemenhub), KA di Indonesia sudah ada sejak 1864. Meskipun sudah 100 tahun lebih menjadi moda publik, kinerja pun tidak membaik. Justru setiap tahun selalu muncul peristiwa kecelakaan yang menelan korban jiwa.

Sistem otomatis

K. Guna mengurangi angka kecelakaan KA, Kementerian BUMN dan PT KA berencana memasang *automatic train system* (ATS), untuk mencegah peristiwa tabrakan KA di masa mendatang. "Dalam waktu dekat kami akan memanggil pihak-pihak terkait untuk bisa membuat alat-alat tersebut," kata Menteri BUMN, Mustafa Abubakar, kemarin.

Dengan ATS ini, ujar Mustafa, nantinya lokomotif akan berhenti ketika kereta tersebut melanggar sinyal lampu merah sebagai tanda adanya tabrakan.

Sistem ini sebenarnya sudah tersedia di luar negeri, namun karena teknologinya mahal dan membutuhkan investasi yang besar, Kementerian BUMN membuka kesempatan kepada beberapa pihak supaya membuat alat tersebut di dalam negeri.

"KAI dan Kementerian BUMN

akan mengundang ITB, Lembaga Elektronik Nasional (LEN), dan Industri Telekomunikasi Indonesia (INTI) untuk membicarakan pembuatan alat-alat tersebut," tuturnya. Mengenai investasinya, Mustafa mengaku belum tahu, karena harus dibicarakan dengan pihak-pihak terkait.

Akhir pekan ini, kata Mustafa, haknya akan menyampaikan progres kerja terkait peningkatan PT KA hadapan Wapres Boediono. Papa tersebut terkait kasus kecelakaan di Pemalang dan Solo, akhir pekan lalu. ■ ed: zaky al hamzah

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Staslun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

REPUBLIKA

TANGGAL :

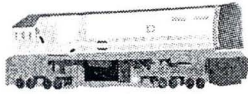
01 Juli 2010

Hal : 13

No :

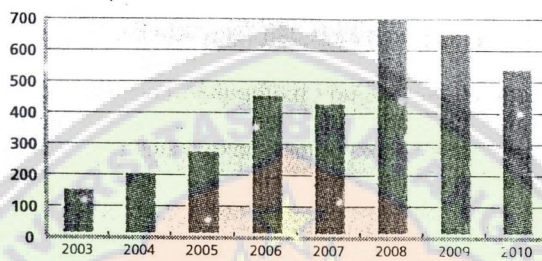
Infrastruktur Publik tak Berdaya

Dibandingkan dengan infrastruktur jalan raya, jalan tol, maupun jembatan, pembiayaan untuk infrastruktur jalur kereta api (KA) di negeri ini masih sangat minim. Padahal, moda KA ini yang banyak diminati masyarakat, karena



murah dan mudah diakses. Ironisnya, subsidi untuk PT KA pada tahun ini sebesar Rp 535 miliar pun belum dikucurkan pemerintah.

Dana Subsidi Pemerintah (Rp miliar)



Anggaran Revitalisasi (Rp miliar)

Wilayah	2008	2009	2010
Jawa	2.659	3.529	3.855
Jabodetabek	1.224	2.192	2.369
Sumatra	685	1.338	1.227
Total	4.655	7.154	7.556

Sumber: PT KA, Kementerian Perhubungan.

HUMASDA PT, KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Staslun Kota No. 1 Jakarta 11110

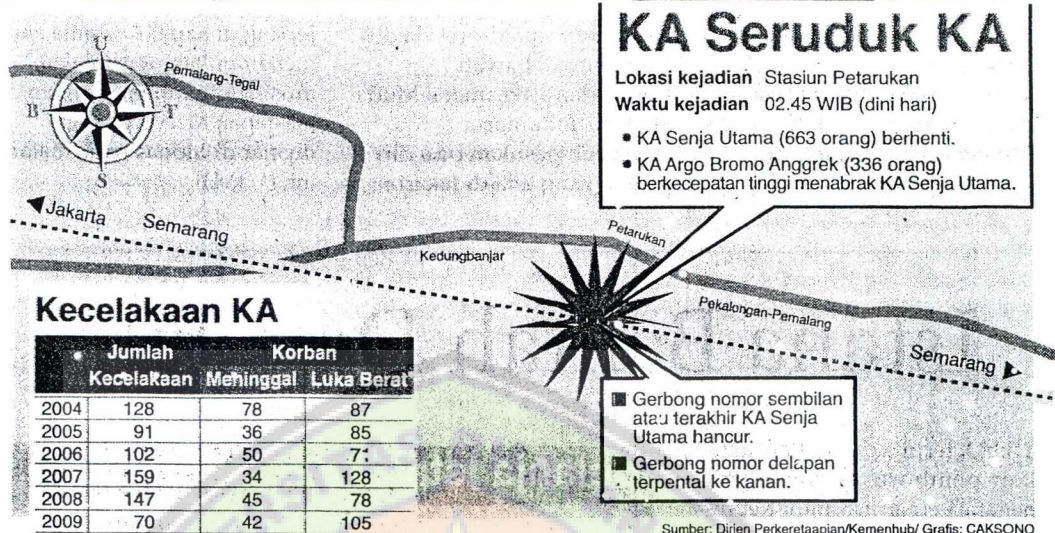
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

MEDIA INDONESIA

TANGGAL : 03 OCT 2010

Hal. 7

No. 1



Tindak Tegas Jajaran Kemenhub



Abdul Hakim
Anggota Komisi V DPR

KASUS kereta api (KA) Argo Bromo Anggrek menabrak KA Senja Utama di Stasiun Petarukan, Pemalang, Jateng, kemarin dini hari menuai banyak kritik.

Anggota Komisi V DPR (bidang perhubungan) Abdul Hakim (F-PKS) meminta Presiden mengevaluasi kinerja Kementerian Perhubungan yang tidak memuaskan dalam penyelenggaraan transportasi. "Kementerian Perhubungan masih setengah hati menja-

lankan paket UU Transportasi, khususnya UU Perkeretaapian," kata Hakim.

Wakil Ketua Komisi V DPR Muhidin M Said (F-PG) menambahkan, harus ada sanksi tegas bagi operator maupun regulator. Kalau memang kesalahan manusia, PT Kereta Api harus dievaluasi.

Sebaliknya, Menteri Perhubungan Freddy Numberi berjanji memperketat sertifikasi bagi para masinis. (*Ant/X-4)

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

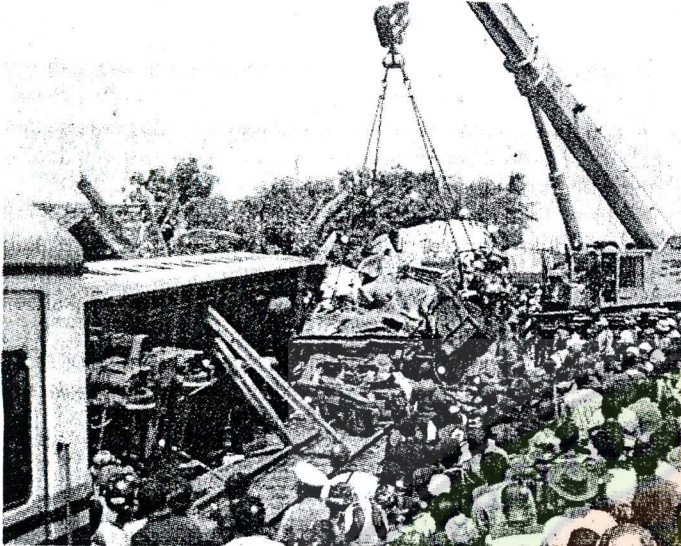
Telepon (021) 6929194, Faks 31010

MEDIA INDONESIA

TANGGAL : 03 OCT 2010

Hal : I

No. 1



REUTERS/AWAN NEGUS TAKARI

Kecelakaan kereta api diduga karena faktor kelalaian manusia, yakni masinis KA Argo Bromo Anggrek.

Achmad Safuan

MODA transportasi massal kembali dirundung duka. Petaka masih menghampiri kereta api. Bahkan, kecelakaan terjadi dua kali sekaligus di tempat yang berbeda, kemarin.

Pertama, tabrakan maut antara KA eksekutif Argo Bromo Anggrek jurusan Jakarta-Surabaya dan KA bisnis Senja Utama jurusan Jakarta-Semarang di Stasiun Petarukan, Pemalang, Jawa Tengah.

Berdasarkan data PT Kereta Api (KA) hingga pukul 21.30 WIB, kecelakaan itu mengakibatkan 35 orang tewas dan 30 orang terluka.

Kedua, KA Bima menyerempet KA Gaya Baru Malam di Stasiun Purwosari, Surakarta, yang mengakibatkan satu orang tewas dan empat lain terluka.

Kecelakaan di Petarukan terjadi pada Sabtu (2/10) pukul 02.48. KA Argo Bromo Anggrek menabrak tiga gerbong paling belakang dari rangkaian KA Senja Utama yang sedang berhenti di jalurnya.

KA Senja Utama berhenti di jalurnya untuk memberi kesempatan kepada KA Argo Bromo Anggrek yang melaju dari

Jakarta menuju Surabaya.

Alih-alih menyalip, KA Argo Bromo Anggrek malah melaju di jalur yang sama dengan KA Senja Utama. Akibatnya, tabrakan tak terhindarkan. Tiga rangkaian paling belakang KA Senja Utama terguling ke sisi kanan dan rusak parah.

Faktor kelalaian

Sejauh ini Polres Pemalang memeriksa masinis KA Argo Bromo Anggrek Giono dan M Kholik serta petugas pengatur jalur stasiun KA Petarukan.

Namun, PT KA memastikan sistem persinyalan elektrik pada dua stasiun di lokasi terjadi kecelakaan berjalan dengan baik.

Dirjen Perkeretaapian Kementerian Tundjung Inderawan memperkirakan kecelakaan disebabkan kelalaian masinis KA Argo Bromo Anggrek yang melanggar sinyal. "Kami mohon maaf atas kejadian ini."

Juru Bicara Kepresidenan Julian Aldrin Pasha menyatakan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menginstruksikan siapa pun yang lalai dalam peristiwa kecelakaan kereta api agar diberi sanksi. (CS/Tup/UL/JI/LD/X-6)

achmad_safuan@mediaindonesia.com

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Manajemen Perkeretaapian Mendesak Dibenahi Jangan Hanya Salahkan Masinis

[JAKARTA] Pemerintah jangan hanya bisa menyalahkan masinis dalam kasus kecelakaan kereta api. Maraknya kecelakaan kereta api beberapa tahun belakangan ini sangat terkait dengan buruknya manajemen perkeretaapian Indonesia. Hal ini ditandai dengan infrastruktur dan teknologi perkeretaapian yang hingga kini tidak banyak mengalami perkembangan, bahkan dalam hal tertentu menurun dibanding zaman Belanda.

Untuk itu, pemerintah harus mengalokasi dana lebih besar bagi perbaikan manajemen perkeretaapian. PT Kereta Api Indonesia (KAI) juga harus dikelola oleh direksi yang profesional dan mandiri. Rencana pembangunan rel ganda dari Jakarta hingga Surabaya harus segera dituntaskan.

Pemerintah juga perlu menyerahkan pengelolaan rel KA kepada sebuah BUMN khusus agar pembangunan infrastruktur KA bisa dipercepat. Kementerian Perhubungan cukup sebagai regulator.

Demikian benang merah pemikiran yang dirangkum SP di Jakarta, Senin (4/10) dari peneliti perkeretaapian LIPI Taufik Hidayat, Ketua Komisi VI DPR Airlangga Hartanto, dan Wakil Ketua Komisi V DPR Yoseph Umar Hadi.

Taufik Hidayat mengatakan, kecelakaan kereta api yang sering terjadi dan memakan korban jiwa tidak sepenuhnya disebabkan oleh *human error* atau kesalahan masinis.

"Terlalu sempit kalau kita hanya menyalahkan masinis dan menjadikan mereka sebagai kambing hitam. Sebab, *human error* tidak berdiri sendiri tapi terkait dengan manajemen dan regulasi," ujar Taufik.

Seorang masinis, lanjutnya, bisa melakukan kesalahan jika kelelahan atau dalam kondisi yang tidak sehat. Hal itu, bisa disebabkan oleh beban kerja/waktu kerja dan pemeriksaan kesehatan yang tidak rutin dilakukan.

"Ini jelas tanggung jawab manajemen. Kalau ingin punya masinis yang kondisinya prima sehingga tidak ketiduran saat bertugas, maka kesehatan dan pengaturan waktu kerja mereka harus diatur dengan baik," katanya.

Terkait regulasi, Taufik melihat, sertifikasi masinis pun harus benar-benar melalui proses uji kompetensi, kesehatan, sikap dan kemampuan. Kenyataannya, Kementerian Perhubungan melakukan pemutihan sertifikasi untuk seluruh masinis hanya untuk mengejar penerapan UU No 23/2007 tentang Perkeretaapian.

"Jadi bagaimana bisa ketahuan kualitas masinisnya. Wong, sertifikatnya diputihkan tanpa ada uji kompetensi, kesehatan, sikap dan kemampuan," kata Taufik.

Sedangkan untuk PT KAI, Taufik menilai, penanganan operasional dan teknisnya masih jauh dari prinsip keselamatan yang menjadi salah satu pilar bisnis kereta api.

Selama ini, PT KAI cenderung mengejar kecepatan waktu, sehingga seringkali mengabaikan sisi pelayanan dan keselamatan penumpang.

Keselamatan dalam bisnis kereta api, terkait dengan kelayakan sarana-prasarana (kereta api, rel, teknologi, masinis), sehingga perawatan harus benar, teknisi harus berkualitas, masinis berkompeten dan teknologi yang digunakan juga menjamin proteksi otomatis.

Taufik mengungkapkan, setiap kereta api seharusnya dilengkapi dengan teknologi Automatic Train Protection (ATP) yang fungsinya seperti GPS.

Alat tersebut perlu ada karena kalau masinis tertidur, ATP aktif bekerja untuk melakukan pengiriman sinyal secara otomatis ke stasiun terdekat, sehingga pengawas dapat memberikan peringatan ke masinis atau staf di kereta

tersebut.

"Teknologi ini sudah ada sejak 1973, tapi tak satupun kereta kita yang menggunakan alat ini. Saya tidak tahu apa pertimbangan pemerintah, sehingga tidak menggunakan alat ini," ujar Taufik.

Ia menambahkan, untuk mengurangi kecelakaan KA di Indonesia, maka perlu dilakukan perbaikan SDM di tingkat regulator (Kementerian Perhubungan) dan operator (PT KAI). "Saya lihat SDM-nya masih rendah," katanya.

Selain soal SDM, dua hal penting yang harus dilakukan adalah peningkatan organisasi atau manajemen dan perbaikan dan peningkatan teknologi termasuk penuntasan pembangunan rel ganda.

Taufik menegaskan, seharusnya yang menjadi Dirjen Kereta Api adalah orang yang benar-benar mengerti permasalahan perkeretaapian. Dalam arti, bisa memprediksi apa yang akan terjadi termasuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan.

"Jangan seperti Dirjen Kereta Api sekarang, giliran ada kecelakaan, dia mengatakan, tidak menyangka. Ini pejabat apaan," katanya.

BUMN Khusus

Airlangga Hartanto menyatakan, sistem perkereta-

SUARA PEMBARUAN

13

TANGGAL:

04

2010

Hal.

I

NO.

apian nasional sudah ketinggalan zaman, setidaknya dibandingkan sistem pengelolaan jalan tol di Tanah Air.

Di sektor jalan tol, fungsi regulator dan operator benar-benar terpisah. Regulator oleh pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) dan sejumlah operator jalan tol dari sebelumnya hanya PT Jasa Marga Tbk.

"Sistem perkeretaapian nasional bukan hanya tertinggal dengan negara lain, tapi dengan moda lainnya di dalam negeri. Butuh perubahan besar dan sangat mendesak, yakni dibentuk BUMN khusus, bukan oleh Kemenhub atau PT KA," kata Airlangga.

Menurut Airlangga, pembentukan BUMN khusus memang sudah sejalan dengan UU Perkeretaapian yang ingin memisahkan penyelenggaraan sarana dan prasarana perkeretaapian. Namun dalam UU tersebut nuansa kepemimpinan dalam pengelolaan prasarana perkeretaapian masih begitu kental, misalnya seperti termuat dalam pasal 23 ayat 2. Untuk itu, sudah seharusnya beberapa klausul dalam UU itu juga harus di-amandemen.

"Pembentukan BUMN khusus itu harus tegas dijelaskan, bersifat independen kendati pemegang saham nantinya masih pemerintah. Intinya, tidak seperti saat ini keterlibatan pemerintah masih sangat kental dalam penyelenggaraan prasarana KA," ungkapnya.

Airlangga menjelaskan, dengan dibentuk BUMN khusus, penyelenggaraan prasarana KA tidak tergantung pada APBN. Dengan begitu, proses modernisasi prasarana KA di Indonesia yang sudah uzur bisa cepat dilakukan. Bukan itu saja, pembangunan prasarana baru, mulai dari jalur rel tunggal, rel ganda (*double track*/DT), *double-double track* (DDT), hingga pengembangan sistem persinyalan baru, bisa cepat terlaksana karena tak harus mengandalkan APBN yang terbatas dananya.

"Kalau belum dipisahkan antara penyelenggaraan prasarana dan sarana secara murni, tentu sulit pemerintah melakukan pengawasan. Bagaimana mungkin pemerintah bisa memberikan sanksi dari sebuah sistem yang dibuat sendiri. Kalau ada BUMN khusus kan misalnya prasarana terbukti bersalah bisa jelas siapa yang dapat sanksi, yakni BUMN khusus itu. bukan lagi masinis yang jadi korban dari sistem yang memang sudah tidak benar," ungkapnya.

Yoseph Umar Hadi mengemukakan, terjadinya

berbagai kecelakaan KA seperti yang terjadi di Pematang, Minggu (3/10) dini hari, karena pemerintah setengah hati menjalankan UU No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pada UU itu sudah dinyatakan bahwa pemerintah harus membentuk badan khusus yang menangani prasarana KA seperti masalah rel, sinyal, stasiun, dan jembatan.

Di sisi lain, masalah sarana seperti kesediaan gerbong KA dan lokomotif menjadi tanggung jawab PT KAI. Tetapi hingga saat ini pemerintah belum bentuk badan khusus tersebut. Malah pemerintah ngotot untuk kerja sendiri untuk hal-hal tersebut. Akibatnya tugas pemerintah yang seharusnya mengawasi jalannya perkeretaapian tidak dijalankan maksimal. Pemerintah sibuk menjalankan proyek pengadaan prasarana.

"Tujuan pembentukan badan khusus itu supaya pengadaan prasarana bisa diserahkan ke publik dan swasta, bukan monopoli KAI. Dengan itu maka pelaksanaannya bisa profesional, efektif, dan maju. Tetapi kini, hal itu tidak dilakukan," katanya. Masalah lain adalah kewajiban pemerintah menyediakan subsidi bagi KA yang besarnya Rp 535 miliar per tahun tidak sepenuhnya dilakukan. Hal itu membuat pemeliharaan dan perawatan KA tidak maksimal dilakukan.

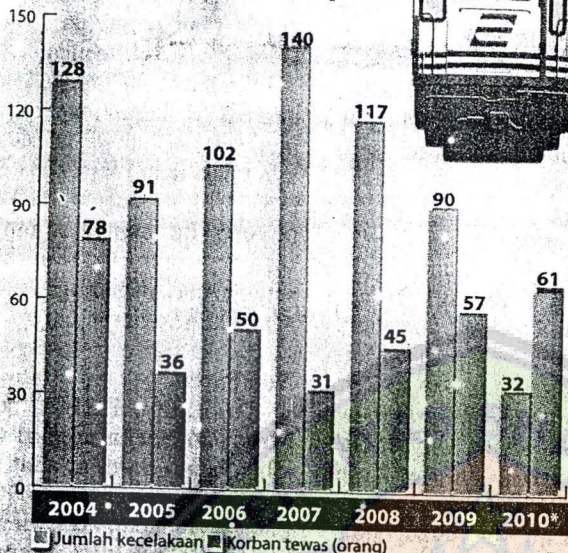
Persoalan lain adalah KA yang membeli bahan bakar minyak (BBM) sesuai harga pasar. Padahal bila melihat bus, sepeda motor, BBM disubsidi negara. Pembelian BBM sesuai harga pasar ini membuat biaya operasional KA tinggi. Akibatnya biaya perawatan dan pemeliharaan tidak maksimal dilakukan.

"Ini persoalan-persoalan dasar PT KAI. Masalah *human error* atau kerusakan teknis karena persoalan-persoalan ini tidak pernah diselesaikan secara tuntas," tegasnya. [J-9/E-8/ID/R-14]

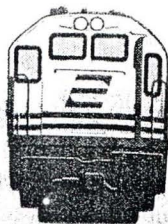
HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA dan DIVISI JABOTABEK

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Arah Isu, Kurniawan Drajat, Fakultas Ilmu Komunikasi 2012
Telepon (021) 6929194, Faks 31010

Kecelakaan Kereta Api

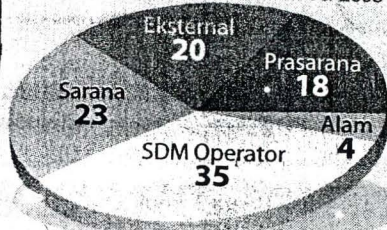


* Data tahun 2010 hingga tanggal 31 Juli 2010

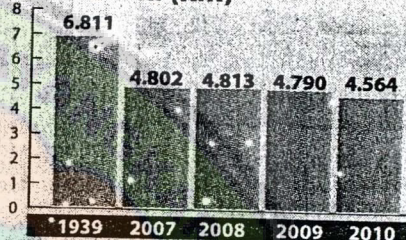


Penyebab Kecelakaan KA

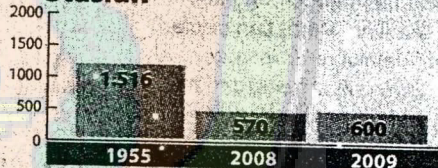
Ket: s/d November 2008



Perkembangan Sarana dan Prasarana Angkutan KA Rel Kereta (km)

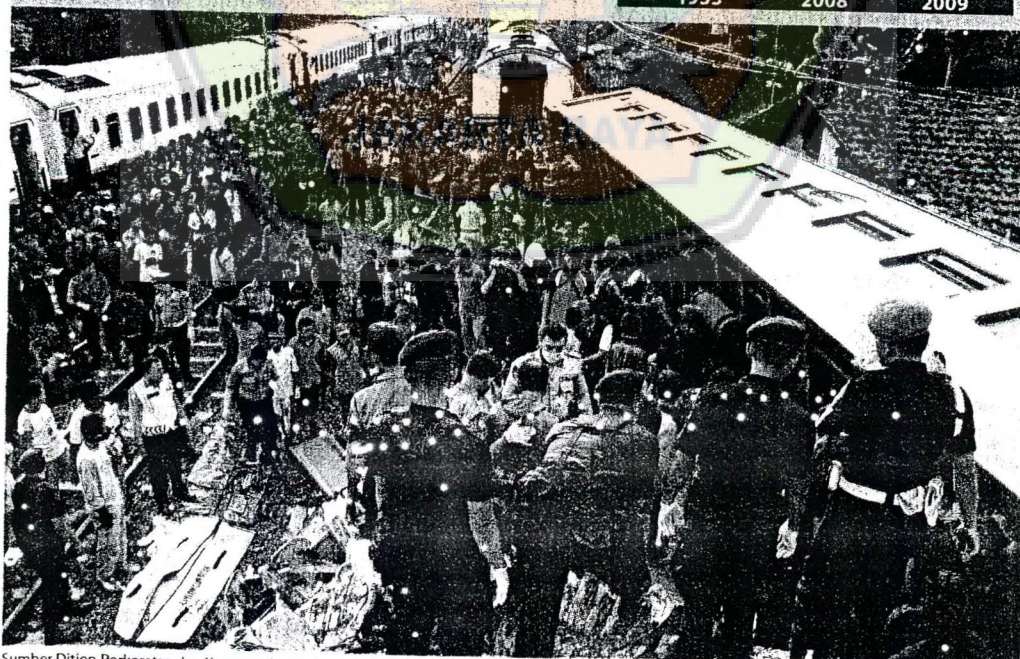


Stasiun



Dalam UU No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, prasarana meliputi jalur KA, stasiun KA, dan fasilitas operasi KA agar KA bisa dioperasikan, seperti sistem persinyalan. Pasal 23 dari UU itu juga menyebutkan :

- 1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum dilakukan oleh badan usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerjasama,
- 2) Dalam hal tidak ada badan usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, pemerintah atau pemerintah daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.



Sumber Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan

Foto: AFP, Grafis: ANTONI

Tabrakan KA di Pemalang Penyelidikan Internal Dimulai Selasa Besok

[SEMARANG] Kepala PT Kereta Api Daerah Operasional (PT KA Daop) IV Semarang, Jawa Tengah (Jateng). Septa Triono Ramadin mengatakan, penyelidikan internal yang akan dilakukan PT KA secepatnya baru bisa dimulai Selasa (5/10) besok. "Kami masih menunggu penyelidikan Komite Keselamatan Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan kepolisian selesai dulu. Sementara itu sampai sekarang masinis masih ditahan di Polres Pemalang, Jateng "ujar Septa kepada SP di Semarang, Senin (4/10) pagi.

Menurutnya, kronologis kejadian saat malam itu memang menunjukkan, KA Argo Bromo Anggrek salah masuk ke jalur tiga, di mana di jalur tersebut telah ada KA Senja Utama yang berhenti.

Seharusnya Argo Bromo Anggrek masuk ke jalur satu, namun karena saat itu KA Senja Kediri dari arah timur ke Jakarta melintas di jalur dua, maka sebelum masuk ke jalur satu Argo Bromo Anggrek harus berhenti di depan sinyal yang berjarak 600 meter dari stasiun untuk menunggu Senja Kediri melintas.

"Stasiun Petarukan dengan tiga jalur, adalah stasiun peralihan jalur ganda atau double track yang telah terbangun di sebelah barat stasiun, dengan jalur tunggal di sebelah timur stasiun. Sesuai peraturan, kereta yang akan melintas disana memang harus berhenti dulu," ujarnya.

Dijelaskan, sejauh ini hasil evaluasi menunjukkan PT KA telah sesuai prosedur dalam rangkaian perjalanan KA Argo Bromo Anggrek yang

berangkat dari Jakarta sampai sebelum kecelakaan terjadi.

Tes urine untuk mendeteksi pemakaian obat-obatan dan minuman keras yang dijalani masinis KA Argo Bromo Anggrek dari Jakarta sebelum berangkat, menunjukkan hasil negatif. Begitu pula dengan tes kesehatan yang menunjukkan hasil positif.

PT KA juga selalu melakukan pergantian masinis untuk perjalanan KA Jakarta-Surabaya di Stasiun Pekalongan. Sebab sesuai UU ketenagakerjaan, masinis maksimal hanya boleh bekerja selama delapan jam. Sementara masinis KA Argo Bromo Anggrek baru bekerja selama enam jam. Jadi sebenarnya, prosedur sudah dijalankan sesuai dengan peraturan.

Sementara itu, keluarga korban tabrakan KA Senja Utama dengan KA Argo Anggrek mengembalikan tiket ke Stasiun Tawang. Mereka mengaku terpaksa mengembalikan karena trauma dengan kejadian tersebut.

Yatiman Maksom (58), mertua Budi Setiawan, salah satu korban tewas mengatakan, dia terpaksa mengembalikan tiket KA Senja Utama Bisnis ke Jakarta yang berangkat Minggu (3/10) malam.

Rencananya, sang menantu (almarhum Budi Setiawan) akan mengajak beberapa anggota keluarga dan isterinya yang tengah hamil tua ke Jakarta. Kedatangan Budi ke Semarang untuk menjemput.

"Selain karena trauma naik kereta api, kami juga masih berduka dengan meninggalnya Budi. Kami juga masih berduka dan sibuk mengurus

keperluan untuk tujuh hari ke-matiannya," ujarnya.

Salah seorang petugas loket penjualan tiket Stasiun Tawang yang enggan disebut namanya mengaku, hingga Minggu siang tercatat ada 15 tiket keberangkatan yang telah dikembalikan para calon penumpang.

"Mereka mengembalikan tiket karena trauma naik KA setelah musibah tabrakan kereta api di Pemalang," ujarnya

Sementara itu, Menko Kesra HR Agung Laksono menyatakan tidak tertutup kemungkinan tabrakan kereta api yang menewaskan 34 penumpang di stasiun Petarukan, Pemalang, Jateng akibat aksi sabotase, teroris. Namun, semua pihak diharapkan tetap memberi kesempatan kepada KNKT menyelidiki dengan akurat sebab-sebab kejadian itu. [PR/IMR/142/M-15]

SOAL KECELAKAAN KERETA, FREDDY NUMBERI DICECAR DPR

"Pak Menteri Mau Terus, Atau Mundur?"

GARA-GARA kecelakaan kereta api di Pemalang, Menteri Perhubungan Freddy Numberi jadi bulan-bulanan anggota DPR. Kemarin, dalam rapat kerja dengan Komisi V DPR, Freddy dicecar 30 orang anggota Dewan terkait penyebab kecelakaan yang menewaskan 34 orang dan puluhan lainnya luka-luka.

Dalam rapat yang berlangsung alot itu, Freddy pun sempat disuruh mundur sebagai bentuk tanggung jawab. DPR juga mendesak Dirut PT Kereta Api Indonesia (KAI) Ignatus Jonan meletakkan jabatan. Jangan hanya menyalahkan masinis.

Mengenakan jas abu-abu, Freddy tiba di DPR pukul jam 16:15. Dia terlihat berjalan santai didampingi dua orang stafnya menuju ruang Komisi V di gedung kura-kura.

Seperempat jam kemudian, rapat kerja dibuka dipimpin Ketua Komisi V Yasti Soepredjo Mokoagow. Saat dibuka, gelagat rapat akan berjalan panas sudah terlihat. Dalam pembukaannya, Yasti sudah mengatakan angka kecelakaan kereta api sangat tinggi. Pada 2009, tercatat ada 90 kasus kecelakaan KA. Sepanjang 1 Januari-31 Juli 2010, tercatat sebanyak 32 kasus. Belum termasuk, tragedi kereta api Pemalang.

Menhub diberi kesempatan memberi penjelasan. Kata Freddy, dari hasil evaluasi lapangan, kesalahan ada di masinis.

"Saat itu, sinyal masuk menunjukkan merah. Artinya, pengalihan jalur belum

selesai. Tapi, KA Argo Bromo tetap masuk, sehingga menabrak KA Senja Utama," tuturnya.

Untuk menguatkan tuduhan ini, Freddy menambahkan, sebelum tabrakan sempat ada diskusi antara masinis dengan asisten. "Saat itu, asisten masinis bilang sinyal merah, tapi masinisnya menganggap hijau," tambahnya.

Hal ini kontan memancing kemarahan para anggota dewan. Nur Iswanto, anggota Komisi V dari Fraksi Gerindra langsung memprotes. Dia mengatakan sangat tidak setuju dengan pernyataan Freddy.

"Saya tidak setuju masinis langsung divonis. Jangan langsung begitu dong, kan penyelidikan dari KNKT juga belum selesai," katanya. KNKT atau Komisi Nasional Keselamatan Transportasi adalah lembaga yang bertugas untuk melakukan investigasi dan penelitian pada kecelakaan transportasi.

Nur meminta pimpinan rapat tak hanya mendengarkan penjelasan satu arah dari Menhub. Harus ada dari manajemen PT KAI dan juga hasil penyelidikan KNKT.

"Kalau rapat ini hanya mendengarkan informasi dari Menhub dan Dirjen Perkeretaapian, maka Kemenhublah yang benar. Karena itu, dari KAI dan KNKT juga harus memberikan informasi," tuturnya.

Permintaan Nur dikabulkan. Dirut KAI Ignatus Jonan dan Ketua KNKT Tatang Kurniadi diberikan kesempatan untuk memberikan pemaparan. Dalam paparannya, Tatang justru mengungkapkan hal yang berbeda dengan yang

disampaikan Freddy.

Tatang tak mau masinis disalahkan sebagai penyebab kecelakaan. Karena, ada faktor lain yakni teknis. "Mohon maaf, jangan paksa saya ini (penyebab kecelakaan) gara-gara human error. Selama ini, muncul opini kesalahan ada di masinis," kata Tatang.

Perbedaan antara Freddy dan Tatang ini membuat rapat melangsung sangat alot. Dalam sesi tanya jawab, sebagian besar dewan menganggap Freddy tidak tepat menyalahkan masinis.

Bahkan, banyak politisi Senayan yang menganggap, Freddy lah yang bersalah.

"Saya sangat kecewa dengan Pak Menteri yang tidak mau tanggung jawab atas kecelakaan ini. Kalau masinis ngaku mengantuk, itu untuk menunjukkan bahwa dia bertanggung jawab atas kecelakaan itu. Kalau masinis mau tanggung jawab, Pak Menteri juga harus dong," cecar anggota Komisi V dari Fraksi PDIP Sadarestuati.

Satu anggota lagi Hikmat Tomet menimpali, pergantian menteri adalah wewenang presiden. "Ini (penggantian menteri) memang domain presiden, tapi kalau peristiwa ini terus terulang, apakah Pak Menteri akan terus atau mau mundur?" kata Hikmat, anggota komisi V dari Golkar.

Anggota Komisi V dari Fraksi PDIP Irvansyah menegaskan, Freddy harus menahan diri dulu untuk menyalahkan seseorang dalam kecelakaan ini. "Tahan dulu Pak, jangan buru-buru menyebut human error. Kalau Pak Menteri nggak

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Rakyat Merdeka

21

Tanggal : 05 OCT 2010

Hal : 15

No.

selama ini dilakukan KAI juga termasuk yang akan dievaluasi.

Di tempat terpisah, Menteri Perhubungan Freddy Numberi tidak mau disalahkan terkait kecelakaan Kereta Senja Utama dan Kereta Agro Bromo Anggrek yang menewaskan 34 orang

"Urusan operasional kereta api merupakan kewenangan langsung PT KAI," ujar Freddy saat ditanya soal desakan dirinya mundur dari jabatannya, di kantor Kemenko Perekonomian, kemarin.

Menurut bekas Menteri Kelautan dan Perikanan itu, kewenangannya ada pada bidang regulasi, sementara untuk operatornya diserahkan kepada PT KAI.

Freddy juga mengatakan, pihaknya masih menunggu hasil pemeriksaan KNKT dan kepolisian. Selain itu, pihaknya juga akan memberikan sanksi kepada pihak yang bersalah.

Terkait rencana perombakan direksi PT KAI, Menteri BUMN Mustafa Abubakar juga menyatakan, masih menunggu hasil investigasi dari KNKT. "Secepatnya kita dapat laporan dari KNKT," ujar Mustafa di kantor Kemenko Perekonomian, kemarin.

Kata Mustafa, Kemenhub dan Kementerian BUMN akan duduk bersama untuk mengevaluasi hasil investigasi tersebut. "Hari ini (kemarin) saya sudah panggil manajemen PT KAI di kantor saya untuk evaluasi internal," ujar Mustafa.

Mustafa menambahkan, pihaknya akan terus meningkatkan kewaspadaan yang berlapis, sambil menunggu hasil dari KNKT supaya tak terulang lagi.

Bekas Dirut Perum Bulog itu juga menjelaskan, pihaknya sudah memutuskan memberi tunjangan Rp 65 juta bagi korban yang meninggal dan itu berasal dari gabungan dua asuransi, yakni PT Jasa Raharja dan Jasindo.

Meski begitu, Mustafa juga menyiapkan sanksi bagi biang keladi kecelakaan tersebut. Me-

nurut Mustafa, sanksi yang diberikan akan disesuaikan dengan aturan yang berlaku.

"Tentu ada sanksi. Semua ada prosedur dan kita ikuti aturan yang berlaku," ujarnya.

Menurutnya, hingga saat ini dari investigasi yang dilakukan sudah mengerucut bahwa kecelakaan itu terjadi karena *human error*. "Jadi investigasi tidak terlalu lebar dan semoga bisa selesai cepat," harapnya.

Seperti diberitakan, kecelakaan maut itu terjadi pukul 02.45 WIB pada Sabtu (2/10) dini hari. Kereta Senja Utama ke arah Semarang yang tengah menunggu disalip, justru diseruduk dari belakang oleh Kereta Argo Bromo Anggrek jurusan Surabaya.

Dugaan sementara, kejadian itu disebabkan kelalaian masinis Kereta Argo Bromo Anggrek. Masinis tidak mengubris sinyal dari kepala stasiun terdekat. Akibatnya, Kereta Argo Anggrek salah jalur dan menghantam Kereta Senja Utama di jalur 3 Stasiun Petarukan, Pemalang, Jawa Tengah. Korban tewas tercatat 34 orang.

Kinerja Menhub Gagal

Anggota Komisi V DPR HM Bakrie mendesak Presiden untuk melakukan evaluasi terhadap kinerja Menteri Perhubungan Freddy Numberi.

"Kecelakaan kereta api itu memperlihatkan jika Menteri Perhubungan telah gagal menjalankan tugasnya dalam menyediakan alat transportasi yang aman bagi masyarakat," ujar Bakrie.

Menurut Bakrie, jika kejadian ini terjadi di Jepang, maka pejabat tersebut akan langsung mengundurkan diri. Namun anehnya, di negeri ini pejabat yang gagal tidak mau mengundurkan diri.

"Padahal itu merupakan bentuk pertanggungjawaban mereka yang gagal melaksanakan tugas." sentil politisi PAN itu.

Dia juga menyayangkan, sekarang yang dijadikan tersangka hanya masinisnya saja. Sementara, para petingginya belum diberikan sanksi. "Kecelakaan kemarin bukan hanya masalah *human error* saja, melainkan kelalaian sistem," ucapnya.

Selain itu, pemerintah juga harus melakukan evaluasi total kinerja PT KAI, khususnya pelayanan.

Koordinator Railway Resources Center Harum Al Rasyid Lubis menambahkan, pergantian pejabat sebagai bentuk pertanggungjawaban tragedi maut tabrakan Kereta Argo Bromo Anggrek dan Kereta Senja Utama bukan solusi yang tepat.

"Percuma saja pejabatnya digonta-ganti. Paling cuma politis saja," kata Harum saat dihubungi *Rakyat Merdeka*.

Menurutnya, sudah 65 tahun Indonesia merdeka belum juga membangun rel satu meter. Rel kereta api yang ada sampai saat ini adalah hasil pembangunan pada masa penjajahan Belanda.

Dia mengatakan, keluhan keterbatasan anggaran tidak bisa selalu dijadikan alasan. Padahal, ada banyak cara untuk itu, misalnya bekerja sama dengan swasta atau menambah anggaran yang disediakan pemerintah.

■ KAM/DIT/TYA/GO

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010

TANGGAL : 01 OCT 2010

Hal. 6

No.

Pria Tewas Jatuh dari Gerbong KRL

SUTIJO (37), warga Depok, ditemukan tewas di tepi rel kereta api di dekat Gang H Ali, Kelurahan Lenteng Agung, Kecamatan Jagakarsa, Jakarta Selatan Kamis (30/9) siang. Saat ditemukan, pria malang ini tewas dengan luka di bagian kepala, kaki, tangan, serta tubuhnya lecet-lecet. Keterangan warga sekitar, sekitar pukul 11.00, korban ditemukan sudah tidak bernyawa. Pria itu diduga terjatuh dari gerbong KRL yang melaju dari arah Bogor menuju Jakarta. Seorang warga mengatakan, melihat Sutiyo terpeleset saat berdiri di pinggir gerbong. "Saat itu, gerbong dijejali penumpang sehingga korban harus rela berdiri di pinggir dan akhirnya terjatuh," ujar Andi, warga sekitar. **ys**



HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Waduh, Rem KA Digondol Maling



Dua pelaku pencurian rem kereta diringkus petugas, kemarin.

NONSTOP KA-Dua pemuda ini pantas dibui. M Trias Annur (27), warga Tegal Jawa Tengah, dan Rudianto (22), warga Kelaten, Jawa Timur, diringkus setelah kepergok mencuri bantalan rem kereta api (KA) di Stasiun Manggarai, Jakarta Selatan, kemarin, sekitar pukul 16.00 WIB.

Aksi kedua pria itu sangat membahayakan penumpang kereta. Beruntung, perbuatan tersangka dapat digagalkan polisi. Petugas patroli dari Polsek Tebet curiga ketika melihat mereka se-

dang jongkok menarik sesuatu dengan susah payah.

Tanpa basa-basi petugas mengepungnya. Walhasil, polisi berhasil menangkap basah kedua lelaki yang mengenakan celana pendek itu dengan barang bukti 3 bantalan rem.

Kanit Reskrim Polsek Tebet Iptu Sarjono membenarkan penangkapan tersebut. "Pelaku tertangkap basah oleh petugas patroli dan langsung dibawa ke kantor untuk dilakukan pemeriksaan Aksi mereka sangat berbahaya," tegas Sarjono (FDI)

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Jatuh dari Gerbong KA

JAGAKARSA — Sutijo (37), laki-laki warga Depok ditemukan tewas di tepi rel Gang H Ali, Kelurahan Lentengagung, Kecamatan Jagakarsa, Jakarta Selatan, Kamis (30/9) siang. Dia menderita luka-luka di kepala, kaki, dan tangan, serta tubuhnya lecet-lecet. Menurut keterangan warga sekitar, kemarin siang sekitar pukul 11.00 Sutijo ditemukan sudah tidak bernyawa lagi.

Dia terjatuh dari gerbong KRL dari arah Bogor menuju Jakarta. Diduga Sutijo terpeleset saat berdiri di pinggir gerbong. Ketika itu gerbong dijejali penumpang sehingga Sutijo terpaksa berdiri di bagian pinggir. Namun harga tiket yang relatif murah itu harus dibayar dengan nyawanya. (yos)



HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

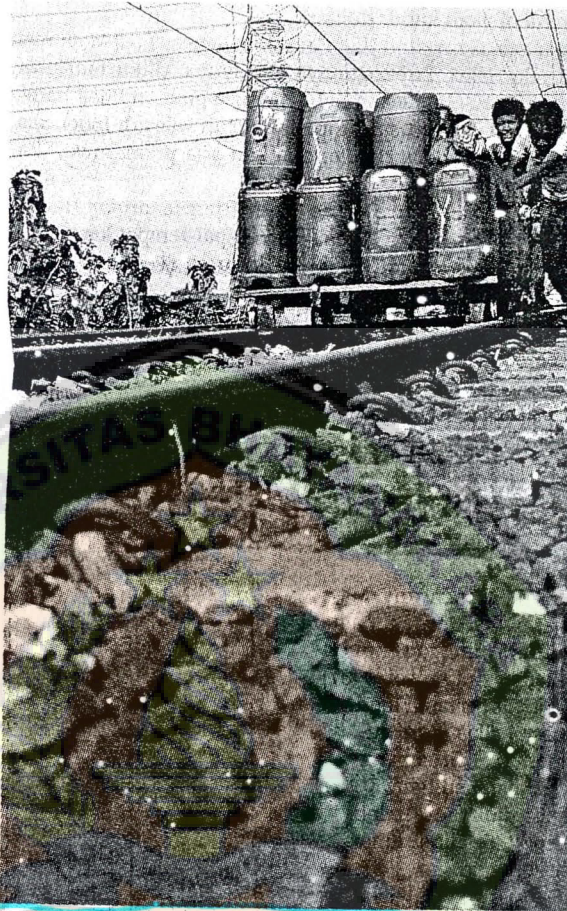
WARTA KOTA

27.

Tanggal : 02 Oct 2010

Hal : 2

No.



Warta Kota/henny lopulalan

JUAL AIR — Penjual air memanfaatkan rel kereta api yang belum berfungsi untuk menjajakan air bersih bagi warga yang tinggal di sekitar rel di kawasan Papanggo, Tanjungpriok, Jakarta Utara, Jumat (1/9). Dengan memanfaatkan rel, setiap harinya mereka mampu mengangkut 40 jeriken dengan harga Rp 2.500 per jeriken.

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Staslun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Bantalan Rem KA Pun Diembat

Tebet, Warta Kota

Dua pemuda, M Trias Annur (27) dan Rudianti (18), ditangkap aparat Polsekro Tebet, Jakarta Selatan, karena kedapatan *ngembat* bantalan rem kereta api. Komponen yang sangat vital itu dijarah keduanya dari rangkaian kereta yang sedang diparkir di Stasiun Manggarai, Tebet.

Kepala Unit Reskrim Polsekro Tebet Iptu Sarjana, Jumat (1/10), mengatakan, kasus pencurian bantalan rem itu bukan yang pertama kali dilakukan komplotan ini. Kepada polisi, M Trias Annur mengaku sudah dua kali mencuri benda serupa. Kedua tersangka juga mengaku tidak mengetahui seberapa hebat musibah yang bisa terjadi jika rem kereta tidak berfungsi karena bantalan remnya mereka curi.

Barang bukti yang disita polisi berupa tiga unit bantalan rem kereta. Berat masing-masing bantalan itu mencapai 20 kilo-

gram. Oleh pencuri bantalan rem itu dijual Rp 30.000/ unit. "Saya menjual kepada penampung barang bekas keliling," ujar Trias yang dibenarkan Rudi.

Pencurian bantalan rem kereta yang terdahulu membuat aparat PT Kereta Api (PT KA) meningkatkan kewaspadaannya. Kamis (31/9) sekitar pukul 16.00 petugas PT KA mencurigai gerak-gerik kedua pemuda itu. Setelah diamati ternyata Trias dan Rudi sedang melepaskan bantalan rem di Stasiun Manggarai. Keduanya langsung ditangkap dan diserahkan ke polisi untuk diproses hukum.

Menurut keterangan, selama ini memang belum terdengar peristiwa kecelakaan akibat rem kereta yang tidak berfungsi. "Namun demikian bila hal ini tidak mendapat perhatian bukan tidak mungkin bisa terjadi musibah yang tidak diinginkan bersama," tegas Sarjana. (yos)



HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010



Benahi Perkeretaapian

Belum ada tersangka dalam kecelakaan yang menewaskan 34 penumpang ini.

Semarang | Jurnal Nasional

MENTERI Koordinator Bidang Kesejahteraan Rakyat, Agung Laksono, menilai, kecelakaan kereta api (KA) di Pemalang, Jawa Tengah merupakan momentum untuk perbaikan sistem transportasi perkeretaapian menuju terciptanya *zero accident* (nol kecelakaan).

"Dalam penanganan kejadian tersebut tidak hanya investigasi penyebab kecelakaan, namun juga pembenahan sistem manajemen perkeretaapian," katanya usai menjenguk korban kecelakaan kereta api (KA) yang dirawat di Rumah Sakit Umum Pusat dr Kariadi Semarang, Semarang, Minggu (3/10).

Menurut dia, KA merupakan sarana angkutan murah yang menjadi pilihan masyarakat. PT KA dituntut menerapkan sistem pelayanan perkeretaapian yang lebih baik. Untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan tersebut, kata dia, pihaknya menunggu hasil akhir investigasi Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT). Agung Laksono meminta KNKT bekerja secara cepat dan cermat, namun tidak asal-asalan sehingga dapat segera disampaikan kepada publik.

Berkaitan dengan penyebab kecelakaan tersebut, ia mengatakan, tidak menutup kemungkinan kecelakaan tersebut diakibatkan *human error* (kesalahan manusia), sistem peralatan yang memungkinkan terjadinya kelalaian, atau faktor kesengajaan.

Menurut Agung, seluruh korban kecelakaan KA yang meninggal akan mendapatkan santunan dari Jasa Raharja, se-

dangkan para korban yang mengalami luka-luka akan ditanggung seluruh biaya pengobatan.

Ia mengatakan, sudah menjadi kewajiban pemerintah untuk membantu dan menyantuni para korban kecelakaan tersebut, baik yang mengalami luka berat, ringan, hingga mereka yang meninggal dunia. "Sejauh ini, penanganan para korban sudah dilakukan dengan baik. Namun, kalau ada korban yang tidak dilayani dengan baik, laporkan," ujarnya.

Para korban kecelakaan KA di Pemalang yang dirujuk ke RSUD dr. Kariadi Semarang saat ini mencapai 10 orang dan sebagian besar dari mereka menjalani perawatan di ruang *intensive care unit* (ICU).

Pada kesempatan terpisah, Gubernur Jawa Tengah, Bibit Waluyo, menjamin kesiapan seluruh RS di Jateng untuk menangani korban kecelakaan kereta yang menewaskan 34 orang tersebut. "Pemerintah akan menanggung seluruh biaya pengobatan para korban luka-luka dalam kecelakaan tersebut," katanya.

Kereta Argo Bromo Angrek jurusan Jakarta-Surabaya menabrak KA Senja Utama kelas bisnis jurusan Jakarta-Semarang di lintasan Desa Jatimulyo, Kecamatan Petarukan, Kabupaten Pemalang, Sabtu (2/10) sekitar pukul 03.00 WIB.

Kejadian itu bermula ketika KA Senja Utama berhenti untuk memberikan kesempatan kepada KA Argo Bromo Angrek melaju lebih dulu. Namun, KA Argo Bromo Angrek justru menabrak KA Senja Utama hingga gerbong belakang keluar jalur dan menyebabkan 36 orang tewas serta puluhan orang luka-luka.

Belum Ada Tersangka

Kepala Bidang Humas Pol-

da Jateng AKBP Joko Erwanto menyatakan polisi masih memeriksa masinis Kereta Api (KA) Argo Bromo Angrek, M Halik Rusdiyanto, Kepala Stasiun Petarukan Heri Budi Santoso dan petugas pengatur perjalanan KA Stasiun Petarukan, Aji Subowo, terkait kecelakaan kereta api di Stasiun Petarukan, Kabupaten Pemalang, Jawa Tengah, Sabtu (2/10) dini hari.

"Sampai saat ini (Minggu, 3/10) belum ada yang jadi tersangka," kata Joko Erwanto saat dihubungi Jurnal Nasional, Minggu (3/10).

Polisi, lanjut Joko, masih mendalami penyebab terjadinya kecelakaan dari keterangan para saksi. Ditanya sampai kapan pemeriksaan akan dilakukan, dengan diplomatis, Joko hanya berujar jika sudah selesai nanti akan dikabarkan ke masyarakat. "Tunggu saja hasilnya," ujar Joko.

Beberapa saksi lain, imbuh Joko, yang turut diperiksa oleh Kepolisian Resor Pemalang yakni asisten masinis KA Argo Bromo Angrek Djiono, pegawai PT KA Rustono, dan beberapa warga.

Kepala Humas PT KA Sugeng Priyono menyatakan, pada Minggu (3/10) pukul 09.00 pagi, lalu lintas kereta api yang melintas di stasiun Petarukan telah berjalan normal. Semua evakuasi bangkai gerbong juga sudah selesai dilakukan sejak Sabtu malam. "Bangkai gerbong KA Senja Utama yang telah dipotong-potong, juga telah dibawa ke Balai Yasa Tegal," ucap Sugeng.

Terkait korban meninggal, lanjut Sugeng, masih seperti kemarin yakni 36 orang. Sedangkan, korba meninggal akibat tabrakan kereta di Solo antara KA Ekonomi Gaya Baru dengan Bima di Stasiun Purwosari Solo, Jawa Tengah ha-

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
Telepon (021) 6929194, Toka 31010



nya 1 orang. "Jadi, korban meninggal dalam kecelakaan di Pematang dan Solo kemarin (Sabtu-Red) berjumlah 35 orang," katanya.

Pihak Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), ujar dia, sampai hari Minggu (3/10) juga belum memberikan keterangan terkait penyebab tabrakan. Pasalnya, KNKT juga belum memeriksa petugas PT KA yang bertugas pada saat kejadian. Dia meminta, masyarakat tidak terburu-buru menuduh pihak-pihak tertentu sebagai penyebab dan yang bertanggung jawab dalam kecelakaan. "Jangan terlalu formatur menilai, itu urusan pihak polisi," katanya. ■ Heri C Santoso



HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA
 Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110
 Telepon (021) 6929194, Toka 31010

EDITORIAL

Salah Urus Perkeretaapian

Tabrakan kereta api di Pemalang, Jawa Tengah, yang menewaskan 36 jiwa, bukanlah petaka yang tak bisa dicegah. Pemerintah mestinya mewajibkan PT Kereta Api menerapkan standar keselamatan yang tinggi untuk menekan angka kecelakaan.

Kecelakaan pada Sabtu dinihari lalu itu jelas amat konyol. Kereta api Argo Bromo Anggrek, yang bergerak dengan kecepatan cukup tinggi, tiba-tiba menyeruduk kereta api Senja Utama di Stasiun Petarukan, Pemalang, Jawa Tengah. Saat itu Senja Utama rute Jakarta-Semarang sedang berhenti, lalu pada rel yang sama datanglah kereta penabrak. Mestinya, Argo Bromo rute Jakarta-Surabaya melewati rel yang lain.

Orang tak habis pikir kenapa kesalahan elementer seperti itu masih terjadi pada perkeretaapian kita. Sejauh ini Komite Nasional Keselamatan Transportasi masih melakukan investigasi, mencari penyebab kecelakaan. Meski demikian, Kepolisian Daerah Jawa Tengah telah menyatakan masinis dan operator stasiun melakukan kesalahan.

Jika hasil penyelidikan awal dari kepolisian itu akurat, muncul pertanyaannya baru: adakah PT KA telah memiliki sistem untuk mencegah masinis ataupun operator stasiun melakukan kesalahan. Ini bukan hanya menyangkut peranti yang memadai, tapi juga prosedur operasi yang wajib dipatuhi secara ketat demi meredam kelalaian manusia.

Kami berharap penyelidikan KNKT menyentuh sampai persoalan mendasar itu. Soalnya, berulangnya kecelakaan serupa menunjukkan ada ketidakberesan dalam manajemen perkeretaapian. Jika perlu, pejabat-pejabat yang berwenang mengurus soal ini dimintai pertanggungjawaban. Apalagi, pada hari yang sama, tabrakan kereta api juga terjadi di Stasiun Purwosari, Surakarta, yang menyebabkan satu orang tewas.

Rentetan musibah itu menambahkan panjang daftar kecelakaan kereta api. Hingga Juli 2010 telah terjadi 37 kecelakaan berupa tabrakan, serta kereta anjlok atau terguling. Ini bukan jumlah yang kecil, rata-rata lima kali kecelakaan terjadi setiap bulan. Angka rata-rata ini hampir sama dengan tahun lalu, yang berarti tak ada kemajuan dalam peningkatan keselamatan penumpang kereta api. Padahal aspek keselamatan jelas ditekankan dalam Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Di situ disebutkan, warga yang naik kereta api berhak diantar sampai ke tujuan dengan selamat, aman, nyaman, lancar, dan cepat.

Wajah buruk perkeretaapian juga menunjukkan

kegagalan pemerintah membenahi PT KA, yang memonopoli jasa angkutan ini. PT KA seolah kewalahan memperbaiki layanan transportasi yang relatif murah ini. Bayangkan, sekarang masih ada sekitar 100 kilometer rel peninggalan Belanda yang rawan patah. Pembangunan rel ganda pun hingga sekarang belum tuntas.

Begitu pula dalam soal pengembangan sumber daya manusia, PT KA amat lamban. Sekadar contoh, dari sekitar 5.000 masinis yang bekerja di perusahaan ini, baru 1.500 orang yang lolos sertifikasi. Padahal di tangan merekalah nasib jutaan penumpang kereta api dipertaruhkan. ●

Ibu Hamil Terjepit Gerbong Lima Jam

RAUNGAN jerit dan tangis dari korban yang terjepit gerbong amat memilukan, memecah kesunyian: dini hari nan dingin di kawasan Petarukan, Pemalang, Jawa Tengah. Berjam-jam mereka bertahan hidup sembari menanti proses evakuasi yang sulit karena posisi korban terimpit.

Tidak sedikit korban tewas dengan kondisi mengenaskan. Anggota tubuh berserakan. Di antara korban yang tewas dan selamat, sosok tubuh wanita hamil tujuh bulan terlihat bertahan terjepit di bawah gerbong.

Tangannya masih tampak bergerak dan melambai meminta pertolongan, meskipun suaranya nyaris tak terdengar dan lumuran darah terus mengalir dari tubuh wanita berumur 35 tahun tersebut.

P Tim evakuasi terus berupaya mengeluarkan tubuh korban yang bernama Putri Agustin itu, warga Desa Modal RT 04 RW 05, Temanggung, Jateng, dari impitan gerbong nomor tujuh KA bisnis Senja Utama yang ditabrak KA Argo Bromo Anggrek.

Beberapa kali dicoba evakuasi gagal, hingga tak kurang 5 jam. Kondisinya semakin memprihatinkan. Petugas berupaya memberikan bantuan berupa air mineral agar

wanita yang mengalami patah kedua kakinya tersebut tetap bertahan.

Suara rintihan yang kadang hilang mengakibatkan rasa khawatir dari tim evakuasi dan warga yang berupaya menolong. Setelah satu per satu bagian gerbong dapat dipotong, akhirnya tubuh lunglai tersebut dapat dikeluarkan. Ia selanjutnya dibawa ke RS Santa Maria, Pemalang. Adapun korban lainnya dibawa ke RS Dr M Ashari dan RS Islam Pemalang.

Sementara itu, suami perempuan tersebut diduga tak terselamatkan dalam kecelakaan 'ular besi' itu. "Kabar terakhir suaminya meninggal," kata Robin, petugas UGD.

Putri Agustin masih terbaring lemah dengan kedua kaki yang terbalut ketat, mulutnya beberapa kali bersuara tak jelas, tapi terdengar rintihan kesakitan yang teramat sangat. "Suami saya mana, badan saya sakit semua dan ngilu, ada apa dengan kereta yang saya tumpangi," katanya terbata-bata.

Hingga tadi malam, suasana rumah sakit semakin ramai oleh keluarga yang mencari korban. Ledakan tangis pecah di sana-sini. "Suami saya mana," lagi-lagi terdengar dari mulut Putri Agustin. (Achmad Safuan/X-6)

HUMASDA PT. KA DAOP 1 JAKARTA

Jl. Taman Stasiun Kota No. 1 Jakarta 11110

Telepon (021) 6929194, Toka 31010

Arah Isu..., Kurniawan Drajat, Fakultas Ilmu Komunikasi 2012