PERSATUAN INDONESIA HARUS KUAT

BERITA INDONESIA®

EDISI 79 TAHUN VI ★ SEPTEMBER 2010

Rp 16.000 (Luar Jabodetabek Rp 17.500)





YAYASAN PESANTREN INDONESIA AL-ZAYTUN

Indramayu, Indonesia Telp. (0234) 742815, Fax. (0234) 742833





بسم لانه الرحمان الرحيم السلام عليكم ورحمة الانه وبركاته

Salam ta'dhim kami seluruh keluarga besar Al-Zaytun untuk Bapak, Ibu dan Keluarga mari kita kekalkan persaudaraan kita dengan tulus dan mendalam

Selamat Jed al Fitri

01 Symmel 1431H / 2010 M Ma'af lahir dan bathin

Semoga 'Ibadah kita diterima oleh Allah Subhanahu wata'ala

الحمر لله رب العا لمين

Al-Zaytun, Ramadhan 1431 H / 2010 M

Syaykh Al-Zaytun

A.S. Panji Gumilang

DAFTAR ISI

BERITA KHAS



Sampul desain: esero

| Edisi No.79/Th.VI/Se | ptember 2010 |
|----------------------|--------------|
|----------------------|--------------|

| DARI REDAKSI | 4 |
|----------------------------|---|
| VISI BERITA | 5 |
| BERITA TERDEPAN | 6 |
| BUNG WARTO | 8 |
| HIGHLIGHT/KARIKATUR BERITA | 9 |

BERITA UTAMA

JAKARTA AKAN MACET TOTAL 2014

QUO VADIS TRANSPORTASI JAKARTA | 12

Transportasi massal seharusnya menjadi tulang punggung mobilitas penduduk Jakarta. Namun sayangnya, Pemprov DKI Jakarta tidak konsisten dan transparan mewujudkan rancangan transportasi makro yang disusunnya sendiri.

| Modusnya Makin Sadis 30 |
|--|
| BERITA HUKUM Ada Apa dengan ABB |
| BERITA POLITIK Atap Rumbia Perabung Upih |
| BERITA NASIONAL Bisa Berbulan-Bulan |
| |

| Masih Jauh dari Harapan | 46 |
|-------------------------|----|
| Membawa Misi Nasional | 48 |
| | |

BERITA HUMANIORA

| ΚB | Jalan di | Tempat | 49 |
|----|----------|--------|--------|



| Belajar dari Negara Lain | 17 |
|--|----|
| Solusi Transportasi di Beberapa Negara | 18 |
| PR Sang Primadona | 20 |
| Kereta Komuter Bisa Diandalkan | 23 |
| Tender Ulang Proyek KA Bandara | 25 |
| Masih Sebatas Pondasi | 26 |
| Enam Tahun Lagi | 27 |
| Hidupnya Seperti Rumput | 28 |
| | |
| BERITA TOKOH | 00 |
| M. Jusuf Kalla | 29 |

| PR Sang Primadona | 20 | BERITA DAERAH |
|--------------------------------|----|---|
| Kereta Komuter Bisa Diandalkan | 23 | Gelorakan Kebangkitan Siapa Berani Menutup E |
| Tender Ulang Proyek KA Bandara | 25 | |
| Masih Sebatas Pondasi | 26 | |
| Enam Tahun Lagi | 27 | |
| Hidupnya Seperti Rumput | 28 | K |
| BERITA TOKOH M. Jusuf Kalla | 29 | |
| Dahlan Iskan | 29 | |
| Marzuki Alie | 29 | BERITA PUBLIK |

| BERITA WAWANCARA Pasti Ada Satu Bintang | 50 |
|---|------------|
| BERITA DAERAH Gelorakan Kebangkitan Nasional Siapa Berani Menutup Berau Coal? | |
| | A STATE OF |



| BERITA PUBLIK | |
|----------------------------------|----|
| 2010 Era Kereta Ekonomi AC | |
| Jalur Ganda Tingkatkan Kapasitas | 55 |



PERSATUAN INDONESIA HARUS KUAT

Perayaan Idul Fitri 1 Syawal 1431 H di Al-Zaytun mengingatkan bangsa Indonesia untuk terus menjaga persatuan dan persaudaraan dengan menghindari persengketaan.......34

| BERITA MANCANEGARA Rumah Semua Agama Menang tapi Lemah | |
|--|----|
| BERITA KESEHATAN Lensa Unik Untuk Mata Juling | 59 |
| BERITA IPTEK Geliat eBook Reader | 60 |







Web 2.0 Perbukuan di Indonesia 61 **BERITA BUDAYA**

Budaya Penuh Mistis Nusantara 62

| BERITA PEREMPUAN | |
|--------------------|----|
| Eva Kusuma Sundari | 64 |
| Dewi Hughes | 64 |
| Qory Sandioriva | 64 |
| Ratin Sanggarwati | 64 |

| BERITA OLAHRAGA | |
|----------------------------|---|
| Teka Teki Kepindahan Rossi | 6 |



BERITA BUKU Belajar Bersama Johnny Bunko 66

BERITA NDONESIA

Demokrasi, Toleransi dan Perdamaian

Ремімрім Имим:

Syaykh Dr AS Panji Gumilang

PEMIMPIN REDAKSI:

Ch Robin Simanullang

REDAKTUR SENIOR:

MYR Agung Sidayu Imam Prawoto

Suryo Pranoto

IN HEADNEWS (LIPUTAN, LITBANG & PUSDAT):

Mangatur Lorielcide Paniroy (Redaktur Eksekutif)

REDAKTUR

Samsuri, Marjuka Situmorang, Dian Gina Rahayu

SEKRETARIS REDAKSI

Bantu Hotsan

STAF REDAKSI:

Nawawi, Ikhwan Triatmo, Sarjiman, Doan Adikara Pudan, Muliyanti Sahara

WARTAWAN FOTO:

Wilson Edward

KARIKATURIS:

FX. Ichida Sonny P

KONTRIBUTOR:

Syahbuddin Hamzah, Anis Fuadi, Chusnato, Retno Handayani, Hator Sianipar

DESAIN GRAFIS:

Esero Design, Arief Maulana

BIRO REDAKSI:

Medan: Bontor Simanullang, Humbahas: Parasian Manalu, Palembang: Sri Windayani, Jawa Barat: Ade Wiharyana (Kepala), Bernard Sihite, Tarakan: Sudirman Leonard Pohan, Amerika Serikat: Mibsam Bahanan (Maryland), Rukyal Basri (Philadelphia)

PENERBIT:

PT Berita Satria Wiratama

Bekerjasama dengan Yayasan Pesantren Indonesia dan PT. Asasira

Komisaris:

Syaykh Dr AS Panji Gumilang

DIREKTUR/PEMIMPIN PERUSAHAAN:

Ch Robin Simanullang

WAKIL PEMIMPIN PERUSAHAAN:

Samsuri

IKLAN DAN PROMOSI:

Imam Prawoto, Dian Gina Rahayu

KEUANGAN DAN UMUM:

Mangatur Lorielcide Paniroy

SIRKULASI DAN DISTRIBUSI:

Abdul Halim, Marjuka Situmorang, Bantu Hotsan

ALAMAT REDAKSI/TATA USAHA:

Jl. Bukit Duri Tanjakan IX No. 8A Jakarta Selatan. Telp. (021) 8292735, 8293113, 70930474 Fax. (021) 83787235

E-MAIL

redaksi@berindo.com - iklan@berindo.com

WEBSITE:

www.beritaindonesia.co.id

ISSN: 1907-977X

MEREK: Ditjen HAKI Sertifikat IDM No. 000.108.028

PERCETAKAN:

PT Gramedia (Isi di luar tanggung jawab percetakan)

DARI REDAKSI



Pemimpin Redaksi Berita Indonesia Ch Robin Simanulang saat wawancara dengan mantan Ketua Mahkamah Agung, Bagir Manan, di Gedung Dewan Pers, Jakarta.

Assalamu'alaikum Wr.Wb Salam Sejahtera

Sidang Pembaca,

Pertama-tama, kami seluruh kru *Berita Indonesia* mengucapkan Selamat Hari Raya Idul Fitri 1431 H. Minal aidin wal faidzin.

Berhubung kita masih dalam suasana Lebaran, rubrik Berita Utama kali ini mengangkat tema yang jauh dari nuansa politik yakni seluk beluk transportasi di Ibukota. Jakarta sebagai ibukota Indonesia tidak pernah lepas dari berbagai persoalan. Salah satu di antaranya adalah kemacetan lalu lintas yang kini tidak lagi pandang bulu. Kemacetan tidak hanya dialami masyarakat umum, rombongan kepala negara pun tak luput dari hadangan macet. Solusi mengatasi kemacetan ini sebenarnya sudah dirancang dalam program Pola Tranportasi Makro, namun Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo hingga saat ini belum menunjukkan komitmen yang penuh untuk mempercepat pembangunan transportasi massal yang cepat, aman dan terintegrasi. Persoalan ini kami ulas dalam *Berita Utama* kali ini.

Dalam rubrik *Lentera*, pada edisi ini kami menurunkan khutbah Syaykh Al-Zaytun pada Hari Raya Idul Fitri 1431 H yang kami beri judul 'Persatuan Indonesia Harus Kuat'. Inti dari bagian delapan ini adalah pentingnya kesadaran dan pembinaan rasa persaudaraan umat beriman untuk membangun persatuan Indonesia guna mempertahankan keutuhan NKRI. Selain itu, kami juga mengangkat semarak dan hikmat perayaan kemerdekaan RI ke-65 di Al-Zaytun beberapa waktu lalu.

Sementara di *Berita Khas*, kami mengulas tentang gejala maraknya perampokan bersenjata api yang dilakukan oleh segerombolan orang tiga bulan belakangan ini. Sebuah gejala yang menjadi pertanyaan tentang apa motivasi dan mengapa terjadi.

Di rubrik *Berita Politik* kami mengangkat topik seputar penyakit lama DPR yang suka membolos. Dalam rubrik wawancara kami mengangkat wawancara *Berita Indonesia* dengan mantan Ketua Mahkamah Agung Bagir Manan. Sedangkan di rubrik *Berita Nasional* kami menurunkan tentang misi nasional yang diusung oleh tim "7 Summits Expedition".

Sedangkan dalam rubrik Mancanegara kami mengangkat rencana pendirian masjid dan muslim center di AS yang kontroversial serta mengenai pemilu di Australia. Berita-berita menarik lainnya, ada budaya penuh mistis di Nusantara yang kami angkat di rubrik *Berita Budaya*, geliat perangkat e-reader dan lahirnya sejumlah situs perbukuan dalam rubrik Berita Iptek, atau problema mata juling dalam rubrik Berita Kesehatan.

Akhir kata, kami ucapkan selamat membaca, semoga Anda berkenan.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Harus All Out

asalah kemacetan dan transportasi di Ibu Kota Jakarta sudah memasuki fase kritis. Hampir setiap hari antrean panjang kendaraan pribadi, angkutan umum hingga sepeda motor terjadi di setiap ruas jalan. Tidak terhitung kerugian yang harus dibayar oleh Kota Jakarta. Bahan bakar dan waktu yang terbuang percuma. Biaya kesehatan akibat polusi serta biayabiaya lainnya yang tidak bisa diperkirakan.

Kalau mau jujur, pemerintah sebenarnya bukan tidak mampu mengatasi masalah kemacetan di Jakarta. Mereka mampu tetapi tidak mau *all out* (total 100%) membenahi

transportasi massal (transportasi publik) agar cepat, nyaman dan terintegrasi. Rancangan Transportasi Massal yang dikehendaki pun sudah lama disusun saat Pemprov DKI Jakarta dipimpin oleh Gubernur Sutiyoso.

Program Pengembangan Pola Transportasi Makro (PTM) DKI Jakarta atau Jakarta Macro Transportation Scheme (JMaTS) itu mengintegrasikan empat sistem transportasi umum, yakni Bus Rapid Transit (busway), Light Rail Transit (LRT) seperti monorel, Mass Rapid Transit (MRT) seperti subway dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) atau waterway.

BRT diwujudkan dengan bus

Transjakarta yang sudah beroperasi delapan koridor. Masih ada 7 koridor lagi yang belum berjalan dan nasibnya digantung-gantung. Begitu pula dengan proyek monorel yang mangkrak. Sedangkan mengenai pembangunan sarana transportasi kereta api bawah tanah atau subway (MRT), masih dalam tahap perencanaan. Nasib paling 'gelap' adalah transportasi angkutan air atau sungai (waterway). Walaupun sudah sempat dilakukan demonstrasi di Kali Ciliwung, namun waterway tampaknya bukan merupakan prioritas Pemprov DKI.

Setiap kali ditanya soal solusi kemacetan, Pemprov DKI di bawah kepemimpinan Fauzi Bowo mempunyai pendapat sendiri. Menurut mereka, membenahi transportasi publik bukan satu-satunya solusi mengatasi kemacetan di Jakarta. Pemprov berdalih, memperbaiki transportasi publik harus berjalan paralel dengan menambah ruas jalan dan membatasi kendaraan. Tidak satu pun di antaranya lebih diprioritaskan.

Namun apa yang tampak di lapangan tidaklah sama dengan yang diucapkan. Pemprov DKI Jakarta tidak konsisten dan transparan atas rancangan transportasi makro yang disusunnya sendiri, seperti pembangunan 15 koridor busway. Pemprov lebih banyak menghabiskan anggaran untuk proyekproyek yang 'menghasilkan' seperti membangun 6 jalan tol susun yang akan mulai dikerjakan awal tahun 2011. Selain

itu, sedikitnya ada 50 jembatan layang dan terowongan akan menjadi proyek Kementerian Pekerjaan Umum dan Pemprov DKI Jakarta. Sedangkan pembangunan proyek busway koridor 8 hingga 15 dibiarkan berjalan tertatih-tatih tanpa ada niat untuk mempercepat penyelesaiannya.

Apapun alasan yang digunakan soal menambah ruas jalan, kesan yang timbul, penambahan jalan saat ini hanya dihambakan bagi kepentingan mobilitas kendaraan pribadi dan bukannya diupayakan untuk membangun sistem jaringan jalan yang terintegrasi. Satu hal lagi, sistem transportasi publik di Jakarta jelas masih dibiarkan tidak adil terutama

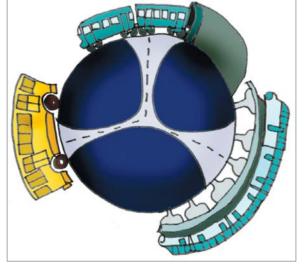
bagi masyarakat kelas menengah bawah yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Angkutan umum yang buruk, minimnya fasilitas bagi pejalan kaki, serta tingginya polusi di Ibu Kota merupakan fakta tak terbantahkan.

Sudah menjadi naluri apabila seseorang memilih alat transportasinya berdasarkan kenyamanan, keamanan, keandalan, dan keterjangkauan. Oleh sebabitu, apabila sistem transportasi publik tidak dibenahi sungguhsungguh, akan semakin banyak penduduk melakukan perjalanannya dengan kendaraan pribadi, baik mobil ataupun sepeda motor. Penambahan jalan pun tidak akan banyak berarti. Macet pasti akan terus terjadi.

Wacana-wacana seperti nopol ganjil genap, pelarangan sepeda motor, pembatasan sepeda motor di jam-jam tertentu di jalan protokol, pembatasan usia kendaraan, yang katanya akan diterapkan, hanya akan menjadi solusi sesaat yang berbau putus asa.

Sudah saatnya, Pemprov DKI Jakarta menyadari bahwa menurut fakta-fakta yang ada, transportasi publik yang baik dan terintegrasi terbukti telah mengurangi kemacetan di berbagai kota megapolitan dunia. Kita juga mesti menyadari, berhasilnya negara-negara di dunia dalam menyediakan transportasi publik yang andal, berkualitas dan ramah lingkungan tidak lepas dari *political will* yang serius dan kontinu dari pemerintahnya. Mereka juga tidak khawatir dan tidak membuat banyak dalih karena rendahnya kemampuan untuk menyiapkan pendanaan/anggaran untuk mewujudkannya. Sebab, di mana ada kemauan, di situ ada jalan. Sepanjang upaya tersebut adalah *reasonable* dan komprehensif pasti akan dapat diupayakan pendanaannya.

Oleh sebab itu, jangan tunggu hingga Jakarta macet total. Pemprov DKI Jakarta bersama pemerintah pusat harus segera *all out* menuntaskan pembangunan busway dan MRT (subway) sekaligus membenahi sistem angkutan umum di Ibukota tercinta ini.





Surat atau komentar tentang apa saja baik berkenaan dengan isi majalah Berita Indonesia maupun ide/gagasan/pandangan tentang isu-isu aktual dapat dikirim-

kan ke Redaksi Berita Indonesia, dengan alamat sebagai berikut:

· email : redaksi@berindo.com

• surat : Jl. Bukit Duri Tanjakan IX No. 8A Jakarta

Selatan 12840

Telp. (021) 8292735, 8293113, 70930474

Fax. (021) 83787235

Buat Apa Bangun Gedung Baru

Jika dilihat dari kinerja anggota dewan tiga tahun terakhir ini, belum ada peningkatan yang signifikan. Itu terlihat dari minimnya produk legislasi dan kebijakan yang dihasilkan akibat anggota dewan jarang sekali berada di kantor, sering bolos, dengan alasan bermacammacam. Selain itu kebijakan yang dihasilkan juga cenderung tidak membela aspirasi rakyat. Seharusnya, keinginan DPR untuk mendapatkan gedung yang baru harus diimbangi dengan kinerja yang semakin baik. Buat apa gedung baru berlantai 36 dengan dana triliunan, namun wakil rakyat lebih banyak melakukan aktivitasnya di luar gedung. Akan lebih baik uang itu digunakan untuk membiayai sektor-sektor yang lebih penting, seperti sektor pendidikan. Rencana pembangunan gedung DPR merupakan bukti bahwa politik anggaran yang dijalankan DPR belum mendahulukan kepentingan rakyat.

> **Fatya M Putri** fathyaputiri@plasa.com

Lemah Pengawasan

Terbatasnya sumber daya manusia serta infrastruktur menyebabkan pengawasan laut Indonesia masih jauh dari ideal. Dari data Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), untuk saat ini pemerintah RI hanya memiliki 23 kapal patroli yang berukuran 28 m x 36 m, masing-masing dengan 15 anak buah kapal (ABK). Masih jauh dari ideal yang seharusnya Indonesia butuh 70 kapal patroli. Akibat keterbatasan tersebut pemerintah sering kali kecolongan. Setidaknya selama tahun 2009 ada 14 kasus kapal ikan Malaysia yang melakukan pelanggaran di perairan Natuna, Selat Malaka, dan perairan Kepri. Pada tahun 2010 juga terdapat 10 kasus pelanggaran di perairan yang sama yang masih dalam proses hukum. Akibatnya dalam setahun Indonesia mengalami kerugian hingga Rp 20 triliun akibat illegal fishing di wilayah perairan Indone-

sia. Kasus penangkapan 3 petugas KKP RI baru-baru ini seharusnya menjadi momentum untuk lebih meningkatkan pengawasan wilayah perbatasan agar kapal asing tidak lagi dengan mudah memasuki wilayah perairan RI. Pengawasan sebaiknya melibatkan unsur kepolisian, angkatan laut, dan angkatan udara.

Basri Abbas

basriabbas3513@yahoo.com

Motor Dilarang Bukan Solusi Atasi Kemacetan

Motor bukanlah becak yang melintas di jalan protokol, bisa bikin macet. Motor juga bukan gerobak sayur yang tak jalan bila tidak didorong. Motor merupakan kendaraan yang gesit, bahkan lebih gesit daripada sebuah angkutan vang mengetem dan berhenti di sembarang tempat. Sehingga jika ada yang beranggapan bahwa motor sebagai penyebab utama kemacetan di Jakarta, pernyataan itu perlu dipertanyakan. Ada apa dan uji analisis apa yang digunakan, serta parameter apa yang dipakai sehingga timbul wacana itu.

Memang pengguna motor dari tahun ke tahun mengalami peningkatan. Ketidaknyamanan menggunakan angkutan umum, sesak padat, pengap, dan membutuhkan waktu yang lebih lama telah membuat orang-orang lebih memilih menggunakan motor daripada menggunakan sarana transportasi umum. Kebijakan melarang motor di sepanjang jalan protokol hendaknya ditinjau ulang. Seharusnya Pemda DKI Jakarta membenahi lebih dulu sarana transportasi umum. Kalau sudah mampu menyajikan sarana transportasi umum yang cepat, aman, dan nyaman, baru bicara agenda pelarangan motor di jalan protokol.

> Riris Herawati ririsherawati@yahoo.com

Wacana Memindahkan Ibu Kota

Ada beberapa persoalan pelik yang masih melilit ibu kota negara kita, Jakarta. Mulai dari macet, banjir, padatnya penduduk, polusi, serta kawasan kumuh dan semrawut. Di tengah kesemrawutan tersebut salah satu solusi vang tengah diwacanakan saat ini adalah memindahkan ibu kota ke Palangkaraya (Kalimantan Tengah) atau Jonggol (Kab Bogor). Palangkaraya dipilih merujuk ke perkataan mantan Presiden Soekarno pada 1957 untuk memindahkan ibu kota negara ke Pulau Borneo tersebut. Daerah ini dinilai aman dari gempa karena tidak masuk ring of fire dan tidak ada gunung

berapi di sana. Selain itu, lebih bagus untuk sisi pertahanan dan daerah perbatasan lebih diperhatikan. Sedangkan ke Jonggol dinilai lebih mudah dilakukan karena memindahkan pusat pemerintahan saja. Hal itu merujuk pada konsep megapolitan yang diwacanakan pada era Orde Baru. Yakni wilayah ibu kota negara diperluas hingga ke Bogor dan Bekasi. Komisi II DPR kabarnya tengah serius mengkaji wacana ini untuk nantinya diperjuangkan sebagai hak inisiatif. Kendati masih ada pro dan kontra, namun sebagai bangsa, kita berharap wacana ini dapat dikembangkan secara tulus. Tidak ditunggangi kepentingankepentingan tertentu.

Richard Radja

ricard.kupang@gmail.com

Redenominasi Bikin Resah

Kini ada wacana redenominasi rupiah yang menimbulkan pertanyaan, apakah redenominasi rupiah dapat dilaksanakan pemerintah dengan baik? Wacana redenominasi terhadap rupiah telah menimbulkan pemahaman dengan kebijakan sanering seperti pada era Orde Lama, terbukti rakyat menjadi bingung dan resah untuk menangkap arah wacana redenominasi tersebut. Pernyataan Gubernur BI Darmin Nasution yang melemparkan wacana tersebut dinilai terburu-buru dan tidak tepat.

Sebab wacana tersebut bisa menyurutkan nyali sebagian pemilik modal, pemegang deposito, pialang pasar uang, investor dan kalangan menengah ke bawah yang khawatir terkena dampak jika kebijakan redenominasi rupiah benar-benar dilaksanakan pada tahun 2013-2015. Seharusnya Bİ lebih memikirkan laju inflasi 2010 yang cenderung tinggi dan bagaimana upaya untuk menurunkan suku bunga kredit bank yang masih tinggi. Ada baiknya sebelum penerapan redenominasi itu dilakukan, ada pengkajian dan pendekatan ilmiah yang lebih mendalam.

Rusgina Wotu rginawotu@gmail.com

Penegakan Hukum Kendur, **Negara Bisa Hancur**

Korupsi dan pungli marak dimanamana, termasuk di lembaga keuangan yang notabene memiliki tolok ukur kejujuran paling tinggi dan sangat ketat. Lembaga keuangan tidak bisa berbuat apa-apa ketika kas negara dibobol oleh komplotan Gayus Cs. Aparat penegak hukum (Jaksa dan Polri) yang begitu hebat seolah-olah loyo alias mandul kalau sudah berbicara tentang pemberantasan korupsi atau mafia hukum. Apalagi



wibawa penegak hukum semakin terpuruk di mata masyarakat, ketika "celengan" gendut rekening oknum perwira Polri belum ada kejelasan. Begitu juga dengan oknum aparat kejaksaan yang terlibat kongkalikong dengan mafia hukum, belum ada tindakan atau sanksi apa-apa.

Lemahnya penegakan hukum telah menimbulkan dampak sosial, seperti aksi kekerasan masyarakat yang semakin marak. Ironisnya, aparat penegak hukum bungkam terhadap fenomena penggunaan kekerasan itu. Kita semua jelas tidak menginginkan hal itu terjadi di Indonesia. Untuk isu soal penegakan keadilan di bidang hukum tidak bisa diabaikan begitu saja oleh aparat penegak hukum, karena dapat mengancam sendi-sendi persatuan Indonesia. Kalau dibiarkan, akan muncul tindakan main hakim sendiri atau negara tanpa aturan hukum.

Gracelina

gracelina1983@gmail.com

Dana Aspirasi Tidak Perlu

Badan Urusan Rumah Tangga (BURT)

DPR mengusulkan dana rumah aspirasi. Jika usulan ini disetujui, setiap anggota akan diberi dana Rp200 juta per orang untuk menyewa sebuah rumah di daerah pemilihannya untuk menampung aspirasi. Hal ini dinilai tidak efektif, boros, bahkan berpotensi mereduksi fungsi yang selama ini menjadi tugas parpol dan wakil rakyat di daerah. Sebenarnya, peran tersebut sebaiknya dilakukan DPC, dewan anak cabang dan dewan pimpinan ranting partai. Atau, anggota dewan dapat menerima dan menghimpun aspirasi masyarakat, baik secara langsung maupun dengan media komunikasi. Keinginan dewan untuk membuat rumah aspirasi merupakan cara yang tidak profesional untuk menyerap aspirasi daerah pemilihannya.

Sebaliknya yang harus dilakukan saat ini adalah menata prosedur komunikasi politik dengan masyarakat secara lebih efektif serta bagaimana membangun komunikasi politik antara stakeholder di daerah dengan anggota legislatif, khususnya yang mewakili daerah pemilihannya. Kalaupun harus membangun rumah aspirasi, sebaiknya menggunakan dana

sendiri. Sebab hal ini menjadi kewajiban anggota dewan kepada konstituennya.

Yulianto

yulianto.untung@yahoo.com

Berantas Korupsi Tak Boleh Henti

Setitik harapan terhadap KPK muncul kembali setelah Panpel seleksi calon pimpinan KPK telah mengajukan dua nama yaitu praktisi hukum Bambang Widiojanto dan Ketua Komisi Yudisial (KY) non aktif Busyro Muqoddas. Dua orang ini tentu bukan malaikat yang rekam jejaknya mulus tanpa celah sedikitpun. Jadi wajar jika ada sebagian kalangan merasa pesimis. Mampukah bagi yang terpilih kelak dapat menangani kasus-kasus besar seperti kasus Bank Century, rekening gendut Polri, kasus suap pemilihan deputi gubernur Bank Indonesia, atau kasus-kasus lain yang berpotensi meluluhlantakkan perekonomian negeri ini. Kuncinya sekarang ada di tangan DPR, apakah salah satu di antara dua nama tersebut disetujui.

Hendriawan Angkasa angkasa_h@yahoo.com

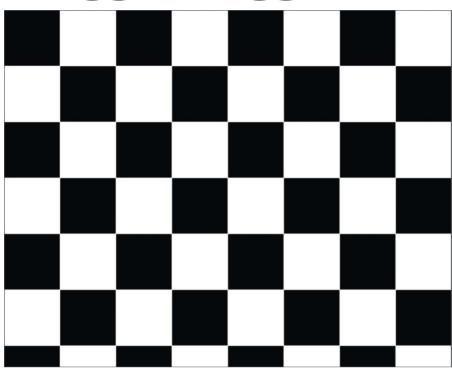
Tempat Anda untuk Berlangganan

Majalah BeritaIndonesia

Anda yang berada di luar Pulau Jawa dapat menghubungi alamat di bawah ini :

BANDA ACEH: BTN Ajuen, Lr Melati No. 118 Kec, Peukan Bada, Banda Aceh 23351. Tlp (0651)41093, MEDAN: Komplek Vila Palm Kencana Blok R No. 10 KM 12, Medan-Binjai 20351. Tlp (061)8460646, SIANTAR: Jl. Rambing No. 18, Pematang Siantar, LABUHAN BATU: Jl. Padang Bulan No. 28, Rantau Prapat. KARO: Jl. Sangab Enlau No. 51 Kaler Jahe. RIAU: Jl. Ababil No. 15B Řt 07 Rw. 07, Kel. Kampung Melayu, Kec. Sukajadi Pekanbaru 28124, Riau. Telp (02761) 26578, RIAU UTARA: Perum Beringin Patra Gg. Poros No. 3 Rt 02/09, Bukit Datuk, Dumai 28825. Telp (0765)36219. RIAU SELATAN: Jl. Pattimura No. 28C Rt. 06/02, Kel. Skip Hilir, Rengat Timur, INHU, Riau. Telp (0769)21932, RIAU KEPULAUAN: Jl. Sri Pulau Gg. Kayu Manis No. 129W Rt. 03/02, Kel. Bengkalis Riau. Telp (0766)22924, PADANG: Jl. Pamancingan I No. 1Rt. 006/02 Kel. Pasar Gadang, Padang Selatan, Sum-Bar 25210. Telp (0751)27289, JAMBI: Jl. Depati Purbo, Komplek Karya Telawai Permai II No. 06 B, Kel. Pematang Sulur RT 16, Kec. Telanaipura, Kota Jambi. Telp 081366106709, BENGKULU: Jl. Kemang Manis No. 8 Rt. 09/Rw. 2, Kel. Sawah Lebar, Kec. Gading Cempaka, Kodya Bengkulu 38228. Telp (0736)20663, PALEMBANG: Perum Mas Karebet Blok A1 No. 15 Palembang 30154. Telp (0711)416545, MUARA ENIM: Perum Gunung Ibul Blok C2 No. 8 Kab. Prabumulih Sumatera Selatan Telp (0713)322420, PANGKAL PINANG: Achmad Effendi, Jl. Sriwijaya RT.001/001, Gedung Nasional, Taman Sari. LAMPUNG: Jl. Wiraswasta No. 23 Rt. 02 Lk. I Kel. Gedong Meneng, Kec. Kedaton, Bandar Lampung 35145. Telp (0721)701281, KOTABUMI: Jl. Jend. Sudirman No. 49 Kota Gapura Kotabumi Lampung Utara. Telp (0724)328369, PONTIANAK: Jl. Karimata No. 19, Kelurahan Sui Bangkong Pontianak 78116, SINGKAWANG: Jl. Pembangunan Gg. Sukaramah No. 27A Singkawang Kal-Bar, SINTANG: Jl. Imam Bonjol No. 54 Sintang 78611. Telp (0562)21544, KETAPANG: Jl. Kol. Sugiono No. 48 Ketapang, BALIKPAPAN: Jl. Sepinggan XI, Rt 33 No. 6, Kel. Sepinggan, Kec. Balikpapan Selatan, Kodya Balikpapan 76115. Telp (0542) 764365, PASIR: JI. Ki Hajar Dewantara No. 12 Rt. 05 Rw. 02 Tanah Grobot Kab. Pasir, Kai-Tim. Telp (0543)22335, SAMARINDA: Jl. Latsitarada III, Perum Bukit Indah Blok B No. 6, Kel. Sel Kunjang Samarinda. Telp (0541)273035, BERAU: Jl. SM Aminuddin No. 749 Tanjungredep Kab. Berau Kal-Tim. Tlp (0554)23130, BANJARMASIN: Komplek Kayu Tangi I No. 28 Rt. 45, Kec. Banjar Utara Banjarmasin 70123. Telp (0511)304396, PALANGKARAYA: Jl. Karanggan No. 1 Kelurahan Tanjung Pinang, Kec. Pahandut, Kodya Palangkaraya 73113, Kalimamtan Temgah. Telp (0536)38958, PANGKALAN BUN: Jl. Perwira No. 1 Rt/Rw 05, Kel. Mendawai, Kec. Arsel, Pangkalan Bun Kal-Teng. Telp (0532)24452, KAPUAS: JI. Seroja No. 2 Selat Dalam, Kuala Kapuas, Kal-Teng. Telp (0513)24082, BUNTOK: Jl. Ampah Buntok, No. 24 Rt. 40. Ampah, Barito Selatan, Kal-Teng. Telp (0622)31334, MANADO: BTN Nusantara Permai Blok C No. 11 Mapanget Barat, Manado 9524, MAKASSAR: Komplek Mangasa Permai Jl. Tallasalapang II Blok J1 No. 12, Makassar, Sul-Sel. Telp (0411)863655, PAREPARE: Jl. Wakke'e No. 5 Parepare Sul-Sel. Telp (0421)22785, GOWA: Jl. Syekh Yususf V/I Gowa. Telp (0411)861661, BONE: Jl. Hussain Jeddawi Baru No. 9A, Bone, Sul-Sel. Telp (0481)2000041, PALOPO: Jl. Imam Bonjol No. 3 Palopo. Telp (0471)24310, PALU: Jl. Tulip II No. 1, Perumnas Balaroa, Palu, Sul-Teng. Telp (0451)460717, Fax. (0451)460717, E-mail: ypi_calebaswustho@yahoo.com. KENDARI: Jl. A. Yani 204 Kendari, Telp (0401) 390913, HP. 081320696320 a/n. S. Edi Nurrahman. BUTON: Jl. MH. Thamrin No. 32A, AMBON: BTN Kanawa Indah Blok C-3 No. 12 Air Kuning, Ds. Batumerah Kodya Ambon, Maluku 97128. Telp (0911)310427, TIMIKA: Jl. Pendidikan No. 10, Desa Kopra Kopa, Kec. Mimika Baru, Kab. Mimika/Timika, Irian Jaya, KUPANG: Jl. Trikora No. 16 Rt. 01 Rw. 01 Kelurahan Air Mata, Kec. Kelapa Lima, Kota Kupang NTT 85000, BELU: Perum Ray Belu Permai A/9, Belu. Telp (0389)22408, MATARAM: Jl. R. Suprapto No. 37 Ampenan, Kodya Mataram 83000. Telp (0370)632331, LOMBOK: JI. Pejanggik No. 66 Pancor. Lombok. Telp (0376)21718, SUMBAWA: JI. Hasanuddin Gg. Teratai, Sumbawa: Telp (0371)21070, BALI : Jl. Buana Raya Gg. Buana Kerti No. 3 Pd.Sambian Denpasar Barat 80117. Telp (0361)485890, MALAYSIA : 32 Jalan Tengku Ampuan Zabedah 9/A, 40100 Shah Alam, Selangor. Telp (03)55137009, NEW ZEALAND: Ikhwan Triatmo. JAWA BARAT: Ade Wiharyana, Jl. Purnawarman No.5, Bandung -TARAKAN: S.L. Pohan, Jl. Gereja Rt.17 No.59, Markoni, Tarakan - Kaltim 771211 – PURWAKARTA: Bernard Sihite, Kantor Perwakilan PWI, Jl. KK Singawinata No.23, Purwakarta, Tlp. (0264) 205081

Tunggu Tanggal Mainnya?



Sejumlah menteri yang mendapat rapor merah kabarnya akan diganti.

elum genap satu tahun pemerintahan Kabinet Indonesia Bersatu II, isu reshuffle atau perombakan kabinet sudah dua kali diwacanakan. Karena wacana dihembuskan oleh politisi Partai Demokrat yang notabene merupakan partainya Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY), wacana ini pun menjadi tanda tanya publik, apakah serius atau hanya mau menggertak partai-partai koalisi?

Jika pada Februari 2010 lalu wacana reshuffle disuarakan Sekjen Partai Demokrat (PD) ketika itu, Amir Syamsuddin, kali ini wacana dihembuskan oleh anggota Dewan Pembina PD Achmad Mubarok. Dalam satu kesempatan di Jakarta (6/9/2010), ia mengatakan Presiden SBY akan melakukan pergantian kabinet tahun ini. "Berdasarkan pengalaman lalu, Presiden akan melakukan pergantian kabinet setelah satu tahun. Oktober nanti kan satu tahun, menjelang Desember sudah lewat satu tahun," kata Mubarok.

"Waktu Kabinet Indonesia Bersatu I, Yudhoyono dua kali melakukan reshuffle. Jadi, bukan hal yang tabu bagi Presiden untuk mengganti pembantunya. Kan ada laporan dari UKP4 bahwa ada beberapa menteri yang mendapat rapor merah. Laporan itu merupakan indikasi kuat bagi Yudhoyono untuk melakukan reshuffle," sambungnya.

Ia memperkirakan, jumlah menteri yang akan diganti tak lebih dari lima orang. "Bisa 3-4 orang yang ganti atau terjadi pergeseran di sana-sini. Tunggu tanggal mainnya saja. Bisa saja terjadi bersamaan pergantian Kapolri dan Jaksa Agung," katanya.

Seakan menyambung pernyataan Mubarok, anggota Dewan Pembina PD lainnya, Hayono Isman, Senin (13/9) juga mengatakan keyakinannya, Presiden SBY akan mencermati laporan Unit Kerja Presiden untuk Pengawasan dan Pengendalian Pembangunan (UKP4) Kuntoro Mangkusubroto jika merombak kabinet. Hayono juga memperkirakan, perombakan kabinet dilakukan tahun ini.

Seperti diberitakan, pada awal September 2010 lalu, untuk keempat kalinya UKP4 menyerahkan laporan hasil evaluasi kinerja menteri KIB II kepada Presiden Yudhoyono. Dalam laporan itu, beberapa menteri mendapat nilai merah.

Mengenai nama-nama menteri yang akan direposisi atau diganti, Wakil Ketua Umum Partai Demokrat Max Sopacua bahkan mengatakan bahwa Achmad Mubarok kemungkinan besar sudah mengetahuinya.

Ketua DPR yang juga Wakil Ketua Dewan Pembina PD Marzuki Alie menanggapi wacana ini dengan mengatakan reshuffle itu suatu hal biasa dan hanya sekadar dinamika politik. Jika ada anggota dewan pembina yang ngomong (reshuffle), itu mungkin pengamatannya, dan itu sah-sah saja.

Sedangkan Ketua Umum DPP Partai Demokrat Anas Urbaningrum mengaku belum pernah mendengar isu reshuffle. Ia juga membantah telah mendorong Presiden DBY untuk melakukan perombakan kabinet.

Mendengar adanya wacana reshuffle ini, sebagian besar politisi dari partai-partai koalisi dengan cepat memberi komentar. Beberapa diantaranya menunjukkan kekesalan. Sebagian lagi mengaku tidak ambil pusing namun tetap tampak merasa kesal.

Sekjen PKS Anis Matta misalnya, menilai isu reshuffle hanya provokasi. Karena itu, ia meminta agar tidak ada pihak yang memakai isu reshuffle sebagai alat gertak. "Hentikan menggunakan reshuffle sebagai alat gertak," ujar Anis (14/9).

Bahkan mengenai evaluasi yang dilakukan UKP4, Anis menilainya memiliki cacat metodologis. "Program menteri tidak bisa jalan karena banyak hal. Jika disebabkan oleh ketiadaan anggaran, tentu hal itu bukan kesalahan menteri yang bersangkutan," katanya seakan membela menteri dari PKS yang sempat mendapat nilai merah dari UKP4.

Menurut Anis, reshuffle bukan jalan keluar penyelesaian persoalan bangsa. "Reshuffle bukan jawaban yang tepat sekarang ini untuk menyelesaikan masalah bangsa. Yang perlu diperbaiki adalah *leadership* dari pemimpin nasional kita," katanya.

Sementara anggota Komisi VII DPR dari PAN Totok Daryanto mengatakan, seharusnya politisi Partai Demokrat tidak menghembuskan isu reshuffle kabinet, sebab itu bisa dianggap ingin menyingkirkan pihak-pihak tertentu di kabinet. "Politik itu sensitif, jadi tidak bisa seenaknya menghembuskan isu. Bermanuver boleh saja, tapi ingat etika karena bisa jadi senjata makan tuan," terang Totok.

Terkait ramainya perbincangan sekitar reshuffle menteri ini, orang mulai berani menyebut beberapa nama yang pantas memperoleh ganjaran reshuffle. Ketua Dewan Direktur Sabang-Merauke Circle (SMC) Syahganda Nainggolan misalnya menyebut, lima nama menteri dalam KIB II yang pantas direshuffle karena kinerjanya tidak memuaskan publik dan bukan beroritentasi pada penciptaan kesejahteraan rakyat, yakni Menteri ESDM Darwin Zahidi Saleh, Mendag Marie Elka Pangestu, Menakertrans Muhaimin Iskandar, Menlu Marty Natalegawa, serta Mensesneg Sudi Silalahi. ■JK

AGUST - SEPT 2010

BERITA

In Headnews

Tren Korupsi Kian Meningkat

04/08 - Indonesia Corruption Watch (ICW) memaparkan tren korupsi semester I dari 1 Januari hingga 30 Juni 2010, mengalami peningkatan. Keuangan daerah merupakan salah satu yang paling rentan dikorupsi. Jumlah kasus korupsi yang terungkap dan kerugian negara pada semester I tahun 2010 meningkat dua kali lipat dibandingkan periode yang sama tahun 2009. Untuk semester I-2010, kasus korupsi yang terungkap sebanyak 176 kasus. Sebanyak 441 orang ditetapkan sebagai tersangka dan kerugian negara akibat korupsi itu sekitar Rp 2,1 triliun. Sedangkan untuk periode yang sama tahun 2009 hanya ada 86 kasus korupsi yang disidik, 217 tersangka, dan kerugian negara sekitar Rp 1.17 triliun. Peneliti senior ICW. Febri Hendri mengakui, kasus korupsi yang dipantau adalah yang statusnya dalam tahap penyidikan oleh penegak hukum, yaitu kejaksaan, kepolisian, dan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK). Meski demikian, meningkatnya jumlah kasus yang terungkap bukan mengindikasikan peningkatan kinerja penegak hukum, tetapi karena jumlah korupsi diindikasikan meningkat, terutama korupsi yang terjadi di daerah. Sebaliknya penegak hukum justru menunjukkan respons yang lamban karena kasus korupsi



Mudik Lebaran sudah menjadi tradisi dari tahun ke tahun. Demi bersua dengan sanak keluarga, perjalanan jarak jauh dengan sepeda motor pun dilakukan.

yang terungkap itu rata-rata terjadi dua tahun sebelumnya.

Buku Sekolah Masih Memberatkan Siswa

09/08 - Kendati pemerintah sudah mencanangkan program buku murah lewat proyek buku sekolah elektronik (BSE) agar siswa dapat mengunduhnya secara gratis, namun pembelian buku teks pelajaran di sekolah-sekolah masih dirasakan berat oleh masyarakat. Orangtua siswa banyak yang mengeluh akan mahalnya biaya buku karena masih banyak sekolah yang lebih memilih buku teks pelajaran dari penerbit buku sekolah. Sementara buku sekolah elektronik yang seharusnya bisa diakses, tidak diperkenalkan guru kepada siswa. Program BSE (bse.kemdiknas.go.id) bisa diakses, baik siswa, guru, dan

Karikatur Berita





masyarakat secara gratis untuk tingkat SD, SMP, dan SMA/SMK karena hak ciptanya telah dibeli pemerintah. Selain itu BŠE tidak hanya diperuntukkan untuk sekolah yang memiliki internet tapi bisa juga dicetak dan lebih murah. Seperti diketahui, di salah satu SMA Negeri di Jakarta, untuk buku pelajaran kelas 1 SMA bisa mencapai Rp 850.000. Begitu juga dengan sekolah swasta di Jakarta, harga buku untuk siswa SD kelas II bisa mencapai Rp 600.000.

Ratusan WNI Terancam Pidana Mati di Malaysia

20/08 - Ratusan warga negara Indonesia yang bekerja di Malaysia terancam hukuman mati dengan tuduhan narkoba dan pembunuhan. Diperkirakan sejak 1990an sampai saat ini, ada 345 WNI di Malaysia yang terancam hukuman mati. Namun kondisi ini seperti terjadi pembiaran, kata Direktur Migrant Care Anis Hidayah dalam jumpa pers bersama Komisi untuk Orang Hilang dan Korban Tindak Kekerasan (Kontras) serta Infid di Jakarta. Menurut Anis, dari 345 WNI yang terkena hukuman mati itu, sebanyak tujuh orang sudah dieksekusi. Sebagian besar WNI lainnya terancam dipidana mati dan hukuman berat. Menurut Wakil Koordinator Badan Pekerja Kontras Haris Azhar, status hukum sebagian besar WNI yang terancam pidana mati itu sangat tidak pasti. Ia juga menilai sistem peradilan pidana Malaysia, mulai dari proses penangkapan, penyidikan, sampai persidangan,

tidak transparan dan tidak akuntabel. Saat ini sedikitnya 2,2 juta tenaga kerja Indonesia ada di Malaysia, dengan 1 juta di antaranya bekerja tanpa dokumen resmi dan rentan mengalami pelanggaran hak asasi manusia. Untuk itu menurut Anis, pemerintah harus segera mengakhiri diplomasi politik serumpun dengan Malaysia. Dalam kondisi luar biasa seperti saat ini, pemerintah harus memprioritaskan penegakan HAM untuk WNI di Malaysia.

Mudik Gratis Jasa Raharja

30/08 - Para pemudik yang biasa menggunakan sepeda motor pada saat mudik lebaran tidak perlu bersusah payah memacu kendaraannya. Seperti tahun-tahun sebelumnya, Jasa Raharja untuk tahun 2010 ini menyediakan 200 bus dalam program "Mudik Bareng Jasa Raharja. Sebanyak 175 bus berangkat dari Jakarta dan 25 bus lainnya berangkat dari Surabaya dengan 21 kota tujuan yang tersebar di berbagai daerah di Pulau Jawa. Menurut Dirut Jasa Raharja, Diding S.Anwar, para pemudik ini merupakan pemilik kendaraan bermotor yang biasa mudik dengan sepeda motor. Pemberangkatan dari Jakarta dilakukan pada 6 September. Selain itu, Jasa Raharja mendirikan 140 pos pelayanan kesehatan gratis yang tersebar di 28 cabang di seluruh Indonesia dan mengoperasikan 29 mobil keselamatan lalu lintas. Sebanyak 600 petugas Jasa Raharja di seluruh Indonesia siaga 24 jam untuk memonitor berbagai kasus



Perampokan dengan senjata api di beberapa daerah di Tanah Air sangat menonjol dalam tiga bulan terakhir ini. Salah satu perampokan yang paling mendapat sorotan terjadi pada 18/8/2010, di Medan, Sumut. Dalam kejadian pada siang bolong itu, bank CIMB Niaga, Medan disatroni 16 orang komplotan perampok bersenjata api laras panjang dan pistol, menewaskan satu orang personil polisi, melukai dua orang security, lalu membawa kabur uang sebesar Rp 400 juta.

kecelakaan, baik arus mudik maupun arus balik atau H-7 sampai H+7.

Anggodo Divonis 4 Tahun

31/08 - Terdakwa kasus suap Anggodo Widjojo akhirnya divonis Majelis hakim

Karikatur Berita





Pengadilan Tipikor dengan hukuman 4 tahun penjara dan membayar denda RP150 juta subsider 3 bulan kurungan. Lebih ringan dari tuntutan jaksa yang menuntut enam tahun penjara dan denda Rp200 juta subsider 6 bulan kurungan. Anggodo dianggap terbukti bersalah karena berupaya menyuap pimpinan KPK melalui Ari Muladi. Menurut uraian hakim, berdasarkan fakta hukum, Anggodo terbukti bermufakat jahat dalam upaya menyuap pimpinan KPK. Tujuannya, agar kasus korupsi provek SKKRT (Sistem Komunikasi Radio Terpadu) yang melibatkan kakak kandungnya, Anggoro Widjojo tidak diproses. Mendengar putusan tersebut, kubu Anggodo langsung menyatakan banding.

Dua Nama Calon Pimpinan KPK ke DPR

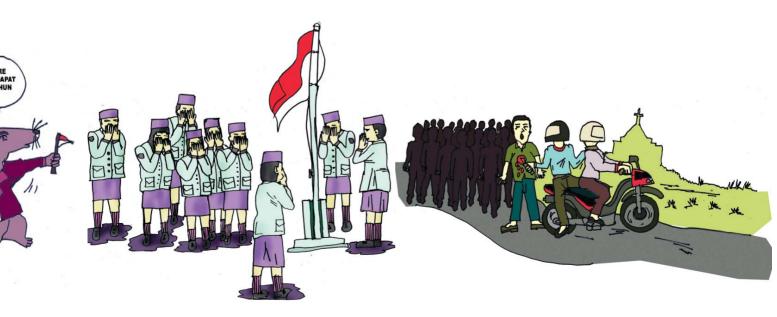
01/09 - Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menyerahkan dua nama calon pimpinan KPK hasil seleksi Pansel (panitia seleksi) ke DPR. Dua kandidat itu adalah Bambang Widjojanto dan Muhammad Busyro Muqoddas. Bambang Widjojanto merupakan mantan Ketua LBH Papua dan Jakarta serta Dewan Pengurus Yayasan LBH Indonesia (1995-2000), juga merupakan dosen di Fakultas Hukum Universitas Trisakti. Pria kelahiran 18 Oktober 1950 ini dikenal cukup telaten dalam membangun kelompok masyarakat sipil, khususnya yang bergerak di bidang anti korupsi, reformasi hukum, pengawasan pemilu dan *good governance*. Sedangkan Busyro Muqoddas, merupakan Ketua nonaktif Komisi Yudisial. Selain itu, pria kelahiran 17 Juli 1952 ini adalah seorang dosen Fakultas Hukum di Universitas Islam Indonesia. Dengan telah disampaikannya kedua nama itu ke DPR, kini proses selanjutnya berada di DPR untuk memilih salah satu di antara mereka untuk mengisi kursi pimpinan KPK yang kini hanya diisi oleh empat orang.

Open House di Istana Negara Telan Korban

10/09 - Open house yang digelar Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan keluarga di Istana Negara pada hari pertama Lebaran Jumat (10/9/2010) menelan korban jiwa. Jhony Malela (45), salah seorang tunanetra yang ikut mengantre dan berdesak-desakan di depan pintu gerbang Istana Negara tewas karena jatuh di dalam kerumunan warga. Korban meregang nyawa di tempat, di sisi isterinya, Euis Rusmiati (48), yang juga penyandang tuna netra. Jenazah Jhony yang Ketua Ikatan Tunanetra Muslim Indonesia Banten itu kemudian dikebumikan di daerah kelahirannya di Garut, Jawa Barat (11/9). Presiden menyatakan sangat prihatin atas kematian Jhony, dan memberikan santunan Rp 10 Juta kepada istri korban.

Jemaat HKBP Bekasi Ditikam

12/09 - Setelah beberapa kali mendapat hambatan beribadah, jemaat Huria Kristen Batak Protestan (HKBP) Pondok Timur Indah, Bekasi Timur, Jawa Barat akhirnya menerima serangan fisik. Dua orang pengurus gereja dan seorang pendeta ditikam dan dipukul oleh sekelompok orang. Hasian Sihombing, salah satu pengurus gereja yang sedang berjalan bersama 250-an jemaat lainnya yang hendak mengadakan kebaktian minggu pada 12/9/2010 pukul 08:00 WIB tiba-tiba ditikam oleh sekelompok orang berkendara 4 sepeda motor yang datang dari arah berlawanan. Selain Sihombing, Pendeta Luspida Simanjuntak juga mendapat pukulan di bagian kening. Sementara Rishomus Nainggolan, mengalami luka ringan setelah ditabrak oleh kendaraan pelaku. Hingga berita ini diturunkan, keadaan Sihombing masih kritis. Sementara 10 orang sudah ditetapkan kepolisian sebagai tersangka, termasuk salah satu diantaranya Ketua Front Pembela Islam (FPI) Bekasi, Muharli Barda. Sebelum insiden berdarah ini, jemaat HKBP ini diserbu oleh sekelompok orang, 8 Agustus lalu saat sedang melaksanakan ibadah. Penyerbu diduga adalah pihak yang keberatan atas berdirinya bangunan gereja yang terletak di Kampung Ciketing Asem, Kecamatan Mustika Jaya, Kota Bekasi itu karena dianggap belum memiliki izin. Penyerbuan tersebut mendapat simpati dari berbagai pihak, termasuk dari Forum Solidaritas Kebebasan Umat Beragama (FSKUB). Rasa simpati mereka tunjukkan dengan cara melaksanakan ibadah bersama di depan istana merdeka dan sekitar Lapangan Monas pada 15 Agustus lalu.



Jakarta Akan Macet Total 2014

Quo Vadis Transportasi Jakarta

Transportasi massal seharusnya menjadi tulang punggung mobilitas penduduk Jakarta. Namun sayangnya, Pemprov DKI Jakarta tidak konsisten dan transparan mewujudkan rancangan transportasi makro yang disusunnya sendiri.

erkena macet kini sudah menjadi bagian dari kehidupan masyarakat kota metropolitan khususnya Jakarta. Saban hari kemacetan selalu terjadi di berbagai belahan wilayah Ibu Kota Jakarta yang menurut allworldcars.com berada di urutan 14 sebagai kota termacet di dunia.

Macet merajalela mulai dari jalan protokol seperti Jl Sudirman, hingga jalan dalam kota, seperti Jl Mampang Prapatan dan lain sebagainya. Bagi sebagian masyarakat, macet seolah menjadi momok yang harus dengan cerdas dihindari. Banyak dari antara mereka yang harus berangkat pagi-pagi demi menghindari macet. "Kalau berangkat jam 7 pagi, sudah harus siap kena macet, apalagi lebih siang, makin parah. Maka itu, untuk hindari macet, saya berangkatnya pagi-pagi," ujar Ibrahim, salah satu warga yang tinggal di kawasan Bekasi Timur.

Ibrahim yang setiap hari harus melewati Kalimalang ke kawasan Kuningan mengaku kalau Jakarta tanpa macet bukanlah Jakarta. "Terkadang saya iri dengan adik saya yang kini tinggal di Aceh. Salah satu alasannya memilih menetap di sana karena ia tidak mau tua di jalan, terkena macet di Jakarta," ujar Ibrahim miris. "Sekarang, mau pagi, siang atau sore, jalan pasti macet," kata Ibrahim di sela-sela perbincangannya dengan *Berita Indonesia*

Lain lagi dengan cerita Prasetio, warga Pamulang, Tangerang Selatan. Ia sudah mengeluarkan mobil dari garasinya saat ayam jantan milik tetangganya berkokok nyaring. Karyawan di sebuah perusahan di Jalan Jenderal Sudirman, Jakarta Pusat itu harus meninggalkan rumah paling



Gubernur DKI Jakarta, Fauzi Bowo

telat pukul 06.00 agar sampai di kantor sebelum pukul 08.00. "Jika berangkat di atas pukul 06.30, saya butuh waktu tiga jam untuk menempuh perjalanan 28 kilometer ke kantor," kata Prasetio.

Bahkan Presiden RI, Susilo Bambang Yudhoyono juga tidak luput dari macet. Meski iring-iringan kendaraan presiden sudah mendapat prioritas pertama di jalan, tetap saja rombongan harus tertahan selama 20 menit. Presiden menceritakan, iring-iringan kendaraan kepresidenan sempat terjebak macet di Jalan Medan Merdeka Barat, tepatnya di depan kantor Kementerian Pertahanan saat hendak menghadiri acara peringatan Hari Konstitusi di gedung MPR/DPR/DPD (18/08).

Pengalaman Ibrahim, Lukman bahkan Presiden RI ini juga menjadi pengalaman (keluhan) sebagian besar orang yang bekerja di Jakarta. Sampai pertengahan 2010, kemacetan di Jakarta terasa semakin parah dan waktu tempuh butuh 10-30 menit untuk jarak tempuh 5 kilometer. Waktu kemacetan, yang semula hanya terjadi pada jam puncak pagi dan sore hari, kini sudah bertambah pada siang dan malam hari. Kondisi itu diperparah jika hujan besar tiba, dua jam saja,



Kerugian akibat kemacetan di Jakarta bisa mencapai Rp28,1 triliun per tahun

kemacetan akan terjadi dimana-mana. Kenyataan ini membuat keluhan dan umpatan pengguna kendaraan pribadi dan bus kota pun makin menjadi-jadi.

Pemicunya masalah klasik, pertambahan jalan tidak sebanding dengan pertambahan jumlah kendaraan bermotor. Menurut data Dinas Perhubungan DKI, setiap hari jumlah mobil bertambah 186 unit dan sepeda motor bertambah 986 unit. Pertambahan kendaraan rata-rata 8 persen per tahun dan pertambahan luas jalan hanya 0,01 persen per tahun.

Di sisi lain, total luas jalan mencapai 40,1 kilometer persegi serta luas jalan protokol dan kolektor 16,04 kilometer persegi. Sedangkan total luas untuk 2,4 juta mobil, 4,3 juta sepeda motor, 91.082 angkutan umum di Jakarta, dan 700.000 kendaraan dari luar yang masuk ke Jakarta mencapai 13 kilometer persegi.

Kondisi ini, menurut ahli transportasi Universitas Trisakti. Fransiskus Trisbiantara, akan membuat Jakarta macet total pada 2012 atau pada tahun yang sama dengan pemilihan gubernur DKI Jakarta. Prediksi ini lebih ekstrim dibandingkan dengan prediksi yang dikemukakan oleh Japan International Corporation Agency (JICA) bahwa Jakarta akan macet total pada 2014 setelah melihat perkembangan penduduk, kendaraan dan sarana jalan di Jakarta. Macet total yang dimaksud adalah, begitu kendaraan keluar dari garasi, ia akan langsung lumpuh dalam antrean panjang kendaraan. Tidak bisa berkutik. Jalanan sudah penuh sesak oleh jutaan mobil dan sepeda motor.

Yang membuat prihatin, akibat kemacetan kerugian mencapai Rp8.3 triliun per tahun. Jumlah kerugian yang dilansir lembaga bernama Study on Integrated Transportation Master Plan for Jabodetabek (SITRAMP) itu mencakup tiga aspek. Pertama, kerugian biaya operasi kendaraan Rp3 triliun. Kerugian waktu Rp2,5 triliun, dan dampak kesehatan akibat partikel PM 10 sebesar Rp2.8 triliun.

Bappenas juga pernah menghitung kerugian pemborosan bahan bakar minyak akibat kemacetan. Angka untuk mobil dalam satu tahun Rp6,5 triliun. Sepeda motor sekitar Rp8.2 triliun. Total kerugian Rp14.7 triliun per tahun. Ini asumsi minimal karena macet pada 2009 lebih parah tiga kali lipat dibandingkan 1998. Pakar lingkungan Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Dr Firdaus Ali. MSc, mengatakan estimasi total kerugian karena dampak kemacetan di Jakarta lebih parah lagi mencapai Rp28.1 triliun.

Firdaus memaparkan, total kerugian

BERITA UTAMA

tersebut dapat dibagi menjadi beberapa sektor, seperti kerugian akibat bahan bakar, kerugian waktu produktif warga, kerugian pemilik angkutan umum, dan kerugian kesehatan. Jumlah kerugian yang paling besar adalah pada sektor kerugian bahan bakar yang bisa menghabiskan Rp 10.7 triliun per tahun. Kerugian bahan bakar dihitung dari banyaknya BBM yang terbuang karena kendaraan terjebak kemacetan.

Jumlah kerugian terbesar kedua adalah kerugian waktu produktif warga negara yang diperkirakan mencapai Rp9.7 triliun per tahun. Namun, yang paling dicemaskan adalah kerugian di sektor kesehatan, yaitu sebanyak Rp5,8 triliun per tahun. Kerugian kesehatan antara lain karena stres atau faktor polutan asap yang keluar saat kemacetan dan terhirup oleh warga Ibu Kota lainnya yang sedang melintas.

Sementara Itu. kerugian yang diderita pemilik angkutan umum bisa mencapai Rp 1,9 triliun per tahun karena berkurangnya jumlah rit yang bisa ditempuh angkutan umum akibat macet. Hal tersebut, ujar Firdaus juga merupakan ironi karena angkutan umum merupakan salah satu faktor utama yang menjadi penyebab kemacetan di Ibukota. Angkutan umum menjadi penyebab macet antara lain karena perilaku sopir yang suka "ngetem" atau menunggu lama di suatu titik jalan untuk mengangkut penumpang. Padahal, itu malah mengakibatkan tersendatnya arus lalu-lintas.

Sejumlah wacana yang dianggap sebagai solusi mengatasi kemacetan di Jakarta sudah banyak dilontarkan. Seperti pembatasan subsidi kendaraan tertentu, pembatasan umur kendaraan, penerapan road pricing, memindahkan ibu kota atau melakukan penyebaran kantor instansi pemerintah ke beberapa provinsi. Barubaru ini misalnya, kembali hangat diwacanakan pemindahan ibu kota negara ke Palangkaraya, Kalimantan Tengah sebagaimana pernah dilontarkan Presiden RI



Milatia Kusuma

pertama Ir. Soekarno. Atau ke daerah Jonggol, Jawa Barat seperti pernah terlontar pada era Orde Baru.

Sedangkan gagasan penyebaran kantor instansi ke provinsi lain, pernah disampaikan salah seorang tokoh pendidikan nasional, Syaykh AS Panji Gumilang kepada Berita Indonesia. Maksudnya, agar arus urbanisasi ke Jakarta yang merupakan salah satu faktor penyebab kemacetan itu bisa dikurangi.

Namun, gagasan memindahkan ibukota atau penyebaran kantor instansi pemerintah nampaknya mendapat tentangan. Gagasan pemindahan ibu kota negara misalnya, oleh sebagian masyarakat disebut tidak efektif karena akan memakan biaya yang sangat tinggi. Padahal kalau biaya itu digunakan untuk membenahi sarana transportasi di Jakarta, persoalan kemacetan ini menurut mereka akan bisa diatasi.

Sementara menanggapi gagasan penyebaran kantor instansi, beberapa pihak seperti mantan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Prof Dr. Rahardi Ramelan sebagaimana disampaikan kepada *Berita Indonesia*, Jumat 6 Agustus 2010 lalu juga menyebut kurang efektif. Ia berpendapat,



Teguh Juwarno

upaya itu justru akan membuat kerepotan baru, karena 33 provinsi dan 500 lebih kabupaten/kota di Indonesia akan kerepotan membuat kantor perwakilannya di setiap kota dimana kantor instansi pemerintah itu berada. Seperti sekarang ini, hampir seluruh provinsi dan kabupaten/kota di Indonesia membuat kantor perwakilannya di Jakarta.

Di sisi lain, harus diakui pula bahwa solusi utama mengatasi kemacetan di Jakarta sebenarnya sudah diketahui semua pihak, termasuk Pemerintah Provinsi (Pemprov) DKI Jakarta. Menyediakan angkutan massal (transportasi publik) yang cepat dan nyaman serta pembatasan angkutan pribadi dianggap akan menyelesaikan masalah kemacetan di Jakarta.

Pemprov DKI saat di bawah kepemimpinan Gubernur Sutivoso sudah menyusun Program Pengembangan Pola Transportasi Makro (PTM) DKI Jakarta atau Jakarta Macro Transportation Scheme (JMaTS). Pola Transportasi Makro itu mengintegrasikan empat sistem transportasi umum, yakni Bus Rapid Transit (busway), Light Rail Transit (LRT) seperti monorel, Mass Rapid Transit (MRT) dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) atau waterway. Dengan PTM yang memanfaatkan tiga basis transportasi yaitu jalan, rel dan air, ditambah kebijakan traffic restraints (pembatasan lalu lintas), rencananya, kemacetan Jakarta sudah teratasi pada tahun 2007 atau paling lambat tahun 2010. Namun harapan ini hingga kini belum juga terealisasi, Jakarta masih macet di mana-mana.

BRT diwujudkan dengan bus Transjakarta yang sudah beroperasi delapan koridor. Bus Transjakarta yang beroperasi sejak 15 Januari 2004 dianggap sebagai titik awal atau embrio reformasi total angkutan umum ibukota Jakarta yang lebih nyaman, layak dan manusiawi. Sedangkan mengenai pembangunan sarana transportasi kereta api bawah tanah atau subway (MRT), masih sayup-





Bambang Susantono

sayup terdengar. Diberitakan, untuk tahap pertama, tidak lama lagi proyek MRT akan dimulai dengan pembangunan jalur MRT 14.5 km dari Terminal Lebak Bulus hingga Stasiun Dukuh Atas.

Nasib paling 'gelap' adalah transportasi angkutan air atau sungai (waterway). Walaupun sudah sempat dilakukan demonstrasi di Kali Ciliwung, namun waterway tampaknya bukan merupakan prioritas Pemprov DKI. Buktinya, demonstrasi itu berhenti hanya sampai demonstrasi saja, tidak ada kelanjutan nyata. Bahkan, untuk jangka panjang pun, niat pemerintah meneruskan gagasan itu masih diragukan. Disebut demikian karena pembangunan banjir kanal timur (BKT) yang sedang berjalan tampaknya tidak mempersiapkan pembangunan sarana transportasi waterway ini. Hal tersebut tampak dari pembangunan jembatan-jembatan yang cukup rendah di sepanjang jalur BKT, serta diperbolehkannya mendirikan tiang beton raksasa untuk saluran listrik tegangan tinggi tidak jauh dari pinggir BKT yang seyogianya diperuntukkan sebagai jalan raya jika kelak waterway direalisasikan.

Harapan transportasi massal lainnya terletak pada kereta api (KA) Jabotabek. Angkutan ini diharapkan mampu memindahkan pengendara kendaraan pribadi dari kawasan pinggiran yang masuk ke Jakarta. Berdasarkan data Dishub DKI Jakarta tahun 2007 saja, dalam sehari sekitar 650.000 kendaraan berbagai jenis dari Bogor, Bekasi, Depok, dan Tangerang berjejal masuk ke Jakarta.

Untuk mengurangi jumlah kendaraan, Pemprov DKI Jakarta bersama PT KA kemudian mendirikan PT KAI Commuter Jabodetabek untuk mewujudkan jaringan KA lingkar luar atau loop line yang melayani jaringan rel listrik sebanyak 150 kilometer, yang menghubungkan rute Jakarta-Bogor, Jakarta-Bekasi, Jakarta-Tangerang, dan Jakarta-Serpong. Namun, saat ini realisasi jalur lingkar itu masih



Yayat Supriyatna

terhambat oleh permukiman ilegal, jalur rel yang kurang terawat, rawan banjir, persimpangan sebidang dengan jalan raya, dan belum terintegrasinya stasiun dengan moda angkutan lainnya dan tata kota di sekitarnya.

Terseok-seoknya upaya mewujudkan Program Pengembangan Pola Transportasi Makro (PTM) DKI Jakarta ini kini semakin mendapat sorotan publik. Banyak kalangan mulai mempertanyakan komitmen Gubernur DKI Jakarta, Fauzi Bowo (Foke) dalam mengatasi kemacetan di Jakarta. DPR bahkan meminta Gubernur Foke untuk segera merealisasikan proyek transportasi massal selain Trans

Jakarta. "Harusnya Foke berani mengambil inisiatif. Harusnya monorail dibangun untuk menghubungkan area bisnis dan itu sangat membantu," kata Wakil Ketua Komisi II DPR, Teguh Juwarno di Gedung DPR (20/07).

Politikus Partai Amanat Nasional (PAN) ini merasa sangat kecewa dengan kebijakan Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo dalam mengatasi kemacetan Jakarta yang tidak kunjung berhasil. "Pak Foke sudah membuktikan bahwa seusai kampanye, dia percayakan atasi kemacetan kepada ahlinya, dan terbukti dia ahli ngeles," keluhnya. Selama dua setengah tahun, katanya, Foke tidak melakukan terobosan apapun yang dapat meringankan masyarakat.

Sejumlah pihak bahkan berpendapat kebijakan demi kebijakan yang dibuat Pemerintah Provinsi DKI Jakarta malah memicu kemacetan baru. Kebijakan yang ada sekarang hanya memanjakan pengguna kendaraan pribadi dan para investor. Atau dengan kata lain, Pemprov DKI lebih memilih menomorduakan pembangunan sistem transportasi publik yang sudah dirintis.

Ketua Komisi B (Bidang Transportasi) DPRD DKI Jakarta, Slamet Nurdin, misalnya, berpendapat rencana Pemprov DKI Jakarta membangun 6 jalan tol susun bukan solusi tepat mengatasi kemacetan Jakarta. Penambahan jalan itu justru menambah kemacetan Ibukota.

Prediksi Perbandingan antara Ruas Jalan dan Luas Kendaraan

Jika Pertumbuhan Kendaraan tetap 9% per tahun dan pertumbuhan luas jalan tetap 0,01% per tahun

| Tahun | Jumlah Kendaraan Terdaftar (STNK) | Jumlah Kenderaan di Jalan (Asumsi 70%) | Luas Kendaraan di Jalan (m)² | Luas Jalan (m)² |
|-------|--|---|---------------------------------------|-----------------------|
| 2007 | 5.798.002 | 4.058.601 | 27.334.680 | 40.077.740 |
| 2008 | 6.325.620 | 4.427.934 | 29.822.136 | 40.081.748 |
| 2009 | 6.901.252 | 4.830.876 | 32.535.951 | 40.085.756 |
| 2010 | 7.529.266 | 5.270.486 | 35.496.722 | 40.089.765 |
| 2011 | 8.214.429 | 5.750.100 | 38.726.924 | 40.093.774 |
| 2012 | 8.961.942 | 6.273.359 | 42.251.074 | 40.097.783 |
| 2013 | 9.777.478 | 6.844.235 | 46.095.922 | 40.101.793 |
| 2014 | 10.667.229 | 7.467.060 | 50.290.651 | 40.105.803 |

Macet terjadi lebih cepat, yaitu tahun 2011/2012 dari perkiraan semula tahun 2014 (dengan telah memperhitungkan jumlah sepeda motor).

Sumber: Kementerian Perhubungan

Menurut data yang berhasil dihimpun, ada 6 ruas tol yang akan mulai dibangun awal tahun 2011. Pembangunan itu akan menelan dana sebesar Rp 40 triliun lebih dengan rincian, Tol Semanan-Sunter sepanjang 17.8 km dengan anggaran Rp 9,7 triliun. Tol Sunter-Bekasi Raya sepanjang 11 km, anggaran yang dibutuhkan sebesar Rp 7,3 triliun. Tol Duri Pulo-Kampung Melayu sepanjang 11,3 km anggarannya Rp 5,9 triliun. Kemayoran-Kampung Melayu sepanjang 9,6 km dengan anggaran Rp 6,9 triliun. Tol Ulujami-Tanah Abang sepanjang 8,27 Km dengan anggaran Rp 4,2 triliun. Dan Tol Pasar Minggu-Casablanca sepanjang 9,5 km dengan dana Rp 5,7 triliun.

Padahal untuk membangun mass rapid transit (MRT) dari Lebak Bulus hingga Jakarta Kota hanya butuh 2,1 miliar dollar AS (Rp 18,9 triliun). Pembangunan bus transjakarta koridor 11-15 menelan biaya 100 juta dollar AS (Rp 900 miliar), dan jaringan kereta komuter dalam kota (loopline) mencapai 250 juta dollar AS (Rp 2,25 triliun).

Yayat Supriyatna, pengamat perkotaan, mengatakan, kebijakan pembangunan enam ruas jalan tol merupakan salah satu tindakan memanjakan pengguna kendaraan pribadi dan memandulkan kebijakan pembenahan transportasi di Jakarta. Kebijakan penambahan ruas jalan tol dan pembangunan jalan layang baru hanya memicu penambahan jumlah kendaraan pribadi. Hal ini muncul berdasarkan fakta dari pembangunan jalan tol dan sejumlah jalan layang serta jalan lintas bawah di Jakarta terbukti hanya mampu sesaat mengatasi kemacetan. Setelah beberapa waktu, kemacetan lalu lintas tetap saja terjadi.

Hal yang senada juga disampaikan Slamet Nurdin. Menurutnya, sistem transportasi umum seharusnya dibenahi. "Busway-nya dibenahi. Lalu, 15 koridor itu dibuat semua. Selain itu, subway atau kereta bawah tanah dibuat," tutur Slamet. "Harusnya ini dulu yang diterapkan. Kemudian kalau macet, baru dibikin tol dalam kota, bukan malah dibalik, dibikin tol tetapi transportasi umum malah ditinggalkan tidak jelas," lanjut dia.

Menanggapi berbagai sorotan tersebut, Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo menyinggung sulitnya Jakarta mengurai kemacetannya sendiri tanpa bantuan pemerintah pusat. Dari sisi sarana dan prasarana fisik, seperti jalur jalan dan armada angkutan umum, DKI mungkin bisa menyediakannya sendiri. Namun, menyangkut kontinuitas pasokan bahan bakar untuk bus transjakarta, misalnya, tetap berada di tangan pemerintah pusat. Masalah angkutan umum di Jakarta yang belum bersinergi juga tidak bisa dipecahkan sepihak oleh pemerintah provinsi. "Diperlukan tangan aktif pemerintah pu

sat untuk membantu menguraikan masalah kemacetan ini. Salah satu yang terpenting adalah regulasi pembatasan kendaraan bermotor," kata Fauzi.

Menanggapi soal proyek pembangunan jalan, termasuk jalan tol, jalan layang, dan jalan susun, Fauzi menegaskan, kebijakan ini perlu tetap dilaksanakan karena ketersediaan luas jalan di Jakarta masih kurang. "Di kota-kota besar lainnya, pertumbuhan jalan mencapai 11 persen per tahun, padahal di Jakarta hanya 6,28 persen. Untuk itu, kami harus tetap menambah ruas jalan. Namun, kalau sistem transportasi massal telah siap melayani masyarakat, penambahan pembangunan jalan akan direduksi," kata Fauzi.

Harapan Gubernur Foke agar pemerintah pusat ikut berperan diamini oleh Direktur Institute for Transportation and Development (ITDP) Indonesia Milatia Kusuma dan Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono. Baik Milatia maupun Bambang setuju jika masalah transportasi Jakarta dibicarakan di tingkat menteri koordinator. Akan lebih baik jika Wakil Presiden Republik Indonesia yang berwenang dalam masalah transportasi nasional turut memerhatikan problem kemacetan Jakarta.

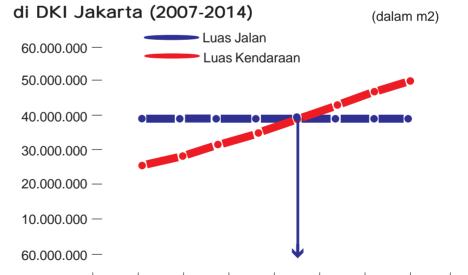
Selain itu, gagasan agar dilakukan realokasi anggaran di tingkat pemerintah pusat dan provinsi perlu dipertimbangkan. Realokasi anggaran diharapkan terfokus untuk realisasi proyek angkutan massal yang terintegrasi.

Dengan begitu banyaknya biaya yang

dibutuhkan dan menimbang manfaat jangka panjang, Milatia mengatakan, realokasi anggaran akan lebih baik digunakan untuk pengembangan bus Transjakarta, kereta api komuter, dan mewujudkan sinergi antarmoda transportasi, baik di dalam lingkup Jakarta maupun dengan kawasan sekitarnya.

Satu hal lagi, Jakarta mesti melihat pengalaman negara lain. Sistem transportasi masal yang baik tidak dibangun dalam satu malam dan tetap mempertimbangkan kearifan lokalnya. Jepang misalnya secara bertahap membangun angkutan masal berbasis kereta api. Jepang juga lebih memilih menata tata guna lahan, khususnya lokasi ekspor/ impor barang di tempat tertentu yang tidak berpotensi mempengaruhi kemacetan. Begitu pula dengan kota-kota di Belanda. Karena pengguna sepedanya mencapai 13 persen dari seluruh pengguna transportasi perkotaan, Kota Amsterdam memilih membangun prasarana jalur sepeda yang terintegrasi dengan angkutan umum dan parkir yang aman.

Sedangkan Singapura dikenal sudah lama membangun sistem transportasinya. Siapa pun yang pernah berkunjung ke Singapura bisa merasakan nyamannya jalan-jalan di negara tetangga kita itu. Bahkan, pada waktu padat sekalipun, kemacetan tidak signifikan mengganggu pengguna jalan. Keberhasilan Singapura mempraktekkan Electronic Road Pricing (ERP) tidak lepas dari keberhasilannya membangun angkutan massal lebih dulu.



Prediksi Luas Jalan dan Luas Kendaraan

Jika Pertumbuhan rata-rata kendaraan bermotor tetap yakni 9% per tahun Jika pertumbuhan rata-rata luas jalan tetap yakni 0,01% per tahun

09

10

11

80

Belajar dari Negara Lain



Angkutan umum berhenti di tengah jalan menaikkan penumpang

Bila kita berkaca dari negara-negara lain di Asia dan Eropa, MRT (Mass Rapid Transit) dan LRT (Light Rail Train) terbukti bisa membuat pengendara kendaraan pribadi beralih ke transportasi umum.

akarta mengalami masalah yang sangat rumit terkait dengan sistem transportasinya. Jumlah penduduk yang banyak dan terus bertambah, dibarengi dengan tingkat daya beli yang cukup tinggi menyebabkan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor (baik kendaraan bermotor roda dua, maupun kendaraan bermotor roda empat maupun lebih) di DKI Jakarta selama 10 tahun terakhir mencapai 6% per tahun. Dengan laju pertumbuhan yang sedemikian tinggi, tidaklah mengherankan jika saat ini jumlah kendaraan bermotor yang bergerak di Jakarta setiap harinya mencapai 4,95 juta (kendaraan roda dua 53%, mobil pribadi 30%, bis 7%, dan truk 10%).

Kondisi ini diperburuk dengan tambahan jutaan kendaraan luar Jakarta yang bergerak di Jakarta. Sudah barang tentu, kendaraan dengan jumlah sedemikian banyak akan mengakibatkan kemacetan di berbagai ruas jalan di Jakarta. Besarnya laju pertambahan kendaraan pribadi ini tidak terlepas dari tingginya ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi karena tidak ada pilihan alat angkutan lain yang dianggap lebih dapat menjamin kenyamanan dan efektivitas perjalanan.

Upaya yang sering dipilih oleh pemerintah dalam menghadapi permasalahan ini adalah dengan menambah panjang jalan di Jakarta. Walaupun terbukti bahwa pada kenyataannya upaya tersebut tidak menyelesaikan masalah kemacetan. Kesan yang timbul, penambahan jalan saat ini hanya dihambakan bagi kepentingan mobilitas kendaraan pribadi dan bukannya diupayakan untuk membangun sistem jaringan jalan yang terintegrasi. Terbukti bahwa 85% ruang jalan yang ada digunakan oleh kendaraan pribadi yang sebenarnya hanya melayani 9,7% perjalanan (mobil).

Pemerintah lebih menitikberatkan membuat kebijakan yang memanjakan pengguna kendaraan pribadi misalnya lewat pembangunan jalan tol. Dalam kurun waktu 25 tahun ini pembangunan pembangunan jalan tol terus meningkat. Sedikitnya ada 50 jembatan layang dan terowongan yang menjadi proyek Kementerian Pekerjaan Umum dan Pemprov DKI Jakarta. Semua demi mengurai jalanjalan yang sering menjadi simpul kemacetan.

Tapi pada dasarnya tak pernah ada kapasitas jaringan jalan kota yang bisa menampung tumbuhnya lalu lintas orang dengan kendaraan pribadi. Makin dibangun kapasitas baru, makin berdatangan arus kendaraan baru, karena kota dengan potensi ekonominya yang besar sesungguhnya bagai waduk besar kendaraan yang tak kunjung berkesudahan.

Darmaningtyas, Direktur Institut Transportasi (Instran) sudah lama menyatakan bahwa penambahan panjang jalan tol, jalan layang, dan terowongan tidak terbukti dapat mengurangi kemacetan di Jakarta. Itu justru menambah mobilitas transportasi kendaraan pribadi. Penerapan prosedur electronic road pricing (ERP) yang nantinya akan mengganti sistem three in one dianggap tidak akan efektif. Pasalnya pemerintah terus mencekoki rencana pembangunan jalan tol di Jakarta. "Salah kalau berpikir jalan tol dan sebagainya bisa mengurangi kemacetan. Dana ratusan miliar rupiah terbuang percuma untuk menambah titik kemacetan baru," kata Darmaningtyas.

Ironisnya, hingga saat ini, sistem transportasi publik di Jakarta sangat tidak adil terutama bagi masyarakat kelas menengah bawah yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Belum lagi perlakuan diskriminatif yang dirasakan para penyandang disabilititas dalam pelayanan transportasi publik. Angkutan umum yang buruk, minimnya fasilitas bagi pejalan kaki, serta tingginya polusi di Ibu Kota merupakan fakta tak terbantahkan. Sudah menjadi naluri apabila seseorang memilih alat transportasinya berdasarkan kenyamanan, keamanan, keandalan, dan keterjangkauan. Oleh sebab itu, apabila sistem transportasi publik tidak dibenahi, akan semakin banyak penduduk melakukan perjalanannya dengan kendaraan pribadi, baik mobil ataupun sepeda motor.

Bambang Susantono yang kini menjabat sebagai Wakil Menteri Perhubungan dalam sebuah artikelnya menyebutkan bahwa ada banyak faktor yang dapat menyebabkan peralihan dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Secara umum terdapat dua faktor yaitu faktor penolak dengan membuat berkendaraan pribadi sangat mahal, dan faktor penarik dengan membuat angkutan umum aman, nyaman, andal, dan terjangkau.

Di Singapura, untuk dapat memiliki kendaraan, seseorang harus mengikuti lelang kepemilikan kendaraan Certificate of Entitlement (COE) karena setiap tahunnya pemerintah mengeluarkan kuota kendaraan. Mereka yang menawar tertinggi adalah mereka yang dapat memiliki kendaraan bermotor. Pajakpajak yang berhubungan dengan kendaraan ditingkatkan dan ongkos parkir dimahalkan.

Di Jepang dan beberapa kota di negara maju, naik mobil ke kantor bisa sangat mahal karena biaya parkir yang sangat tinggi. Semua kebijakan memahalkan berkendaraan pribadi ini tentunya harus diimbangi dengan penyediaan layanan angkutan umum yang andal, aman, nyaman, efisien, dan terjangkau. Dalam hal ini, kesetaraan tetap terjaga dan aksesibilitas tetap terbuka karena publik diberikan pilihan, mau pakai yang mana dan dalam kondisi apa. Kalau misalnya ada pesta atau harus menjamu rekanan bisnis, mungkin hari itu seseorang akan memakai kendaraan pribadi, sedangkan di hari-hari biasa dia akan pakai angkutan umum untuk bekerja atau beraktivitas.

Di sisi lain, solusi bus Transjakarta (busway) yang ada saat ini memang sudah sepantasnya diapreasiasi. Namun busway hanyalah penundaan sementara dari masalah kemacetan yang kian buruk. Busway bukanlah solusi jangka panjang untuk menyelesaikan krisis transportasi di Jakarta. Sebab bus TransJakarta yang menjadi kebanggaan Pemprov DKI belum bisa meraih 5 juta orang per hari sesuai target 2012. Saat ini rata-rata penumpang harian mencapai 260 ribu orang.

Mengutip pendapat Darmaningtyas, transportasi massal seharusnya menjadi tulang punggung mobilitas penduduk Jakarta. Namun sayangnya malah terjadi kemunduran di bidang transportasi. "Pemprov tidak konsisten dan transparan atas rancangan transportasi makro yang disusunnya sendiri, seperti pembangunan 15 koridor busway," tutur Darmaningtyas, saat memberi sambutan diskusi di sela peluncuran bukunya berjudul 'Transportasi Jakarta: Menjemput Maut' di Jakarta, Rabu (23/06/2010). Oleh sebab itu, selain menambah menambah koridor busway, pemerintah juga harus meneruskan pembangunan proyek MRT seperti subway dan LRT seperti monorel.

Bila kita berkaca dari negara-negara lain di Asia dan Eropa, subway dan monorel terbukti bisa membuat pengendara kendaraan pribadi beralih ke transportasi umum. Singapura, China, Hong Kong, dan Jepang misalnya. Negara-negara ini memiliki layanan transportasi bawah tanah, sarana transportasi supercepat, dan terintegrasi. Singapura dan Hong Kong memiliki kereta bawah tanah (MRT) yang mampu menjangkau seluruh wilayah di sana.

Kepadatan lalu lintas di Hong Kong mampu teralihkan di bawah tanah sehingga lalu lintas di atas tanah lebih lancar dan tidak terjadi polusi udara akibat ken-



Darmaningtyas

daraan bermotor. Ini membuat pejalan kaki dan pengguna sepeda kayuh lebih nyaman.

Sedangkan di Eropa, hampir seluruh kota sudah memiliki MRT mulai dari Amsterdam, Athena, Barcelona hingga Lisbon, Liverpool, London, Madrid, Marseille, Milan, dan Moskow. Bahkan kota-kota besar di Afrika pun sudah memiliki MRT seperti Alexandria, Kairo, Aljazair.

Selain sistem MRT yang dipercaya dan digunakan oleh mayoritas warga, kotakota besar di dunia juga punya sistem lain untuk mengurangi kemacetan. Kota Oslo di Norwegia misalnya menerapkan program penyewaan sepeda untuk publik.

Solusi Transportasi di Beberapa Negara

Berbagai cara sudah dilakukan sejumlah negara di dunia untuk mengatasi kemacetan terutama negara yang berpenduduk sangat padat. Anda lebih memilih mana?

Trem di Jerman

Trem atau lengkapnya Trem Kota termasuk kategori light rail train (LRT) yang memiliki rel khusus di dalam kota. Jam keberangkatannya biasanya berselang waktu 5-10 menit. Rangkaian trem umumnya satu set (dua kereta) karena harus menyesuaikan dengan keadaan lingkungan jalan kota yang tidak boleh terlalu panjang. Namun bisa saja dua set atau 4 kereta (HRT - Heavy Rail Transit). Disebut Light Rail karena memakai kereta ringan sekitar 20 ton seperti bus, tidak seberat kereta api yang 40 ton. Letak rel berbaur dengan



lalu-lintas kota, atau terpisah seperti busway, bahkan bisa pula layang (elevated) atau subway, hanya untuk sebagian lintasan saja.

Berbagai keunggulan LRT adalah dapat dibuat oleh pabrik karoseri bus; dapat berbaur dengan lalu-lintas kota; dapat berbelok dengan radius kecil atau tajam (sekitar 15 meter, sehingga dapat menyelusuri bangunan tua pusat kota, sedangkan HRT minimum dengan radius 150 meter); mampu mengangkut 80.000 penumpang per jam, bandingkan dengan HRT 140.000 penumpang per jam, monorel 40,000 penumpang per jam, sedangkan busway hanya 25.000 penumpang per iam.

Trem pernah dikembangkan di Indonesia pada zaman pendudukan Kolonial Belanda beroperasi di beberapa kota di Indonesia seperti di Jakarta dan Surabaya dan dihilangkan pada tahun 1960an, karena pada waktu itu tidak dirawat dengan baik sehingga dianggap mengganggu lalu lintas karena sering mogok.

LRT di Spanyol

Kereta api ringan dikenal juga sebagai Light Rail Train (LRT) banyak digunakan di berbagai negara di Eropa dan telah mengalami modernisasi, antara lain dengan otomatisasi, sehingga dapat dioperasikan tanpa masinis, bisa beroperasi pada lintasan khusus, penggunaan lantai yang



rendah (sekitar 30 cm) yang disebut sebagai low floor LRT untuk mempermudah naik turun penumpang.

Kereta api ringan dibagi dua jenis. Pertama, kereta api ringan di jalan atau disebut juga LRT I, beroperasi di jalan bersama dengan lalu lintas kendaraan, tipe ini membutuhkan percepatan dan perlambatan mendekati performansi kendaraan bermotor. Kapasitas sekitar 10 000 sampai dengan 30.000 penumpang/jam. Kecepatan perjalanan sekitar 15 sampai 20 km/jam. Kedua, kereta api ringan di jalur eksklusif atau disebut juga LRT II beroperasi pada lintasan eksklusif, sehingga mempunyai keunggulan daya angkut yang lebih besar antara 25 000 sampai 40 000 penumpang per jam, kecepatan perjalanan sekitar 25 sampai 35 km/jam.



MACET: 80% kendaraan di Jakarta adalah kendaraan pribadi

Program ini dimulai sejak 2002. Dengan menggunakan kartu elektronik,warga dapat memakai sepeda yang berada di 90 stasiun kereta atau trem di berbagai penjuru kota. Fasilitas ini dibuat untuk memudahkan semua orang menggunakan transportasi publik dan mengurangi emisi gas penyebab pemanasan global.

Norwegia juga merupakan salah satu kota yang paling awal menerapkan road pricing. Awalnya, sistem ini diterapkan di Bergen pada 1986. Kendaraan yang memasuki kota dikenai biaya tambahan, dan hanya diberlakukan saat pukul 6 pagi hingga 10 malam. Ini hanya berlaku untuk kendaraan pribadi. Kendaraan umum dibebaskan dari membayar biaya ini.

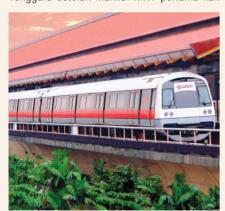
Sistem ini diterapkan di Oslo sejak 2 Februari 2008. Mereka telah menerapkan road pricing secara otomatis sehingga tidak perlu layanan manual. Semua dideteksi melalui peralatan canggih. Pemerintah menciptakan sistem yang disebut AutoPASS untuk semua jalan tol dan jalan-jalan tertentu. Sebagian besar pengendara harus membayar biaya tertentu saat melintasi detektor otomatis di jalanan.

Sedangkan Singapura telah mengimplementasikan sistem ERP (electronic road pricing) atau dikenal pula sebagai congestion pricing sejak tahun 1975 dengan cara pengawasan manual oleh polisi lalu lintas pada kawasan di sekitar pusat kota. Pada September 1998, sistem tersebut ditingkatkan dengan teknologi electronic toll collection (ETC). Penerapan sistem ini dilaksanakan setelah melakukan suatu perencanaan yang hati-hati dan uji coba yang berhasil.

Berhasilnya negara-negara di dunia dalam menyediakan transportasi publik yang andal, berkualitas dan ramah lingkungan tidak lepas dari political will yang serius dan kontinu dari pemerintahnya. Mereka juga tidak khawatir dengan rendahnya kemampuan untuk menyiapkan pendanaan/anggaran untuk mewujudkannya. Sebab, di mana ada kemauan, di situ ada jalan. Sepanjang upaya tersebut adalah reasonable dan komprehensif pasti akan dapat diupayakan pendanaannya. CID

MRT di Singapura

Transportasi Cepat Massal (Mass Rapid Transit, disingkat MRT) adalah sistem angkutan cepat berbentuk rel. Sistem transportasi umum ini sangat populer di Singapura selain jaringan bus dan merupakan sistem tertua kedua di Asia Tenggara setelah Manila. MRT pertama kali



dibuka pada tahun 1987 dengan jalur antara Yio Chu Kang dan Toa Payoh. Stasiun-stasiunnya berada di bawah tanah maupun permukaan tanah. Penumpangnya mencapai 1.564 juta setiap harinya pada tahun 2007/2008, dibandingkan dengan 2.969 juta yang menggunakan bus.

Subway di Jepang

Subway dikenal sebagai kereta bawah tanah. Namun, saat ini, MRT ataupun LRT sudah digabung penggunaannya. Karena ada LRT/MRT yang berada di bawah tanah, ada juga yang memliki jalur khusus di atas tanah.



Monorel di Malaysia

Monorel adalah sebuah metro atau rel dengan jalur yang terdiri dari rel tunggal, berlainan dengan rel tradisional yang memiliki dua rel paralel. Akibatnya, kereta lebih lebar daripada relnya. Biasanya rel terbuat dari beton dan roda keretanya terbuat dari karet sehingga tidak sebising kereta konvensional.

Sampai saat ini terdapat dua jenis monorel, yaitu tipe straddle-beam dimana kereta berjalan



di atas rel dan tipe suspended dimana kereta bergantung dan melaju di bawah rel. Kelebihan monorel adalah membutuhkan ruang yang kecil baik ruang vertikal maupun horizontal. Lebar yang diperlukan adalah selebar kereta dan karena dibuat di atas jalan, hanya membutuhkan ruang untuk tiang penyangga; tidak bising karena menggunakan roda karet yang berjalan di beton; bisa menanjak, menurun, dan berbelok lebih cepat dibanding kereta biasa; lebih aman karena dengan kereta yang memegang rel, risiko terguling jauh lebih kecil. Resiko menabrak pejalan kaki pun sangat minim; lebih murah untuk dibangun dan dirawat dibanding kereta bawah tanah. Kekurangannya, dibanding dengan kereta bawah tanah, monorel terasa lebih memakan tempat ; dalam keadaan darurat, penumpang tidak bisa langsung dievakuasi karena tidak ada jalan keluar kecuali di stasiun; kapasitasnya masih dipertanyakan.



DILEMA: Penggunaan sebagian jalan raya untuk lajur khusus busway di beberapa titik justru memperparah kemacetan.

Bus Transjakarta

PR Sang Primadona

Meski masih dirudung setumpuk persoalan, bus Transjakarta terbukti berhasil mencuri hati sebagian pemilik kendaraan pribadi.

ak terasa, bus Transjakarta atau biasa disebut busway sudah enam tahun melayani warga Jakarta. Sejak koridor I (Blok M-Kota) diluncurkan 15 Januari 2004 silam, bus Transjakarta telah menjadi angkutan primadona bagi warga ibu kota.

Kehadiran bus jalur khusus itu disambut antusias warga. Para pengguna jasa angkutan umum dan kendaraan pribadi mulai beralih menggunakan bus Transjakarta. Fakta ini tak bisa dipungkiri karena fasilitas dan kenyamanan yang ditawarkan jauh lebih baik dari angkutan umum lainnya. Sehingga tak heran, di tahun pertama beroperasi, bus Transjakarta berhasil mengangkut sebanyak 14.924.423 penumpang.

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), setelah beberapa bulan Transjakarta dioperasikan, bahkan menyebutkan, pengelolaan busway Jakarta dinilai paling sukses di dunia untuk tahun 2004, karena dianggap mampu menggeser pengguna angkutan pribadi menggunakan busway.

Karena animo masyarakat menggunakan bus Transjakarta semakin tinggi, akhirnya jumlah koridor pun ditambah. Kini, sudah ada delapan koridor untuk menghubungkan berbagai tempat di Jakarta dengan cepat dan tarif murah.

Setiap tahunnya, jumlah penumpang bus Transjakarta terus meningkat. Berdasarkan data Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta, tahun 2004 bus Transjakarta mampu mengangkut sebanyak 14.924.423 penumpang, tahun 2005 sebanyak 20.798.196 orang, tahun 2006 38.828.039 orang, tahun 2007 sebanyak 61.439.961 orang, dan tahun 2008 naik lagi ke angka 74.619.995 orang. Jika dihitung sejak 2004 hingga 2009, bus Transjakarta telah mengangkut sebanyak 75.158.675 orang dengan jumlah rata-rata penumpang antara 6-7 juta penumpang per bulan.

Di sisi lain, seiring perjalanan waktu, kehadiran ikon transportasi kebanggaan Kota Jakarta ini juga tak luput dari persoalan dan setumpuk pekerjaan rumah (PR) yang mesti diselesaikan. Persoalan yang hingga kini masih menjadi sorotan adalah penyempitan jalan raya yang di tempat tertentu justru memperparah kemacetan. Sebab jalur khusus yang dipakai busway ini bukanlah jalur baru, melainkan memanfaatkan sebagian lajur jalan raya yang ada.

Sekretaris Komisi A DPRD DKI Taufik Hadiawan menyatakan, jalur busway seharusnya merupakan jalur kendaraan yang merupakan hak masyarakat. Karena di sebagian besar negara-negara maju, khususnya kota-kota besar, penyelenggaraan sarana transportasi publik disesuaikan dengan keadaan di negara-negara itu tanpa merampas sarana jalan umum.

Dari pantuan Berita Indonesia di beberapa titik, penempatan jalur busway di jalan yang sempit memang justru menimbulkan kemacetan baru. Contohnya, jalur bus Transjakarta yang dibuat di daerah menuju Pondok Indah yang relatif sempit. Di tempat itu, banyak kendaraan, baik mobil maupun sepeda motor yang terpaksa menggunakan jalur bus way, sehingga semakin memperparah kemacetan. Begitu juga dengan jalur busway yang melewati pasar Kramat Jati, Jakarta Timur. Kemacetan bahkan kadang membuat Transjakarta terjebak di jalurnya sendiri, di antara kerumunan kendaraan



Meskipun dikhususkan untuk Transjakarta, namun jalur tersebut sering digunakan oleh kendaraan umum.

lainnya.

Kemacetan biasanya lebih parah di jalur khusus dekat pasar dan pusat perbelanjaan, karena biasanya akan sering banyak angkutan umum yang sembarangan menurunkan dan menaikkan penumpang di tempat tersebut. Macet akan semakin parah lagi pada jam-jam menjelang masuk dan pulang kerja.

Jika dipetakan secara sederhana, sejumlah titik kemacetan jalur busway di Jakarta Pusat di antaranya adalah; di Jalan Prapatan, Jalan Majapahit, kawasan Harmoni, Simpang Lima Senen, dan Jalan Gunungsahari Raya. Kemacetan sering terjadi di titik-titik itu karena busway yang melintas di jalan ini harus berbagi dengan kendaraan lain. Di lain pihak, kemacetan juga sering memancing kendaraan umum lain, baik roda dua maupun empat untuk masuk jalur busway yang terlihat lengang.

Bus transjakarta di Koridor VIII Lebak Bulus-Harmoni, misalnya, selalu terjebak kemacetan. Mulai dari pagi sampai malam, jalur khusus bus yang diberi karpet merah dan tidak memiliki pemisah jalan itu tidak pernah berhenti diterobos kendaraan pribadi. Sebagai angkutan massal yang diharapkan dapat melaju cepat, bus Transjakarta di Koridor VIII justru melaju sama lambatnya dengan

kendaraan pribadi. Karena tidak menjadi bagian dalam program sterilisasi, jalur bus Transjakarta hanya dijaga sedikit petugas di Jalan Sultan Iskandar Muda.

Polisi yang sering menilang penerobos jalur bus transjakarta juga jarang terlihat beroperasi di Koridor VIII. Koridor ini bagaikan anak tiri BLU Transjakarta karena jumlah busnya terbatas dan jalurnya paling banyak diterobos oleh kendaraan pribadi.

Intinya, meskipun jalur khusus sudah disediakan untuk Transjakarta, fakta di lapangan membuktikan, jalur itu belum bisa steril dari kendaraan lain. Hal mana telah membuat Transjakarta memperlambat kecepatannya yang ujung-ujungnya membuat waktu tempuh bus way bertambah lama. Persoalan ini juga sekaligus menimbulkan masalah baru, yakni ketidaktepatan waktu ketibaan maupun keberangkatan busway di tempat pemberhentian atau halte. Masalah baru ini juga belakangan menjadi salah satu keluhan terbesar banyak pengguna jasa transportasi ini.

Persoalan belum sampai di situ. Akibat belum sterilnya jalur busway dari pengendara umum, jalur busway ini pun belakangan menjadi jalur maut yang banyak memakan korban. Sepanjang tahun 2008 tercatat 167 kasus kecelakaan. Dari jumlah tersebut, 13 orang tewas, 42 orang mengalami luka-luka dan 112 kasus lainnya hanya menimbulkan kerugian materi yang cukup besar. Tahun 2009, sedikitnya telah terjadi 268 kali kecelakaan di sepanjang jalur busway yang mengakibatkan 16 orang pengendara umum meninggal dunia. Sementara sepanjang Januari-Februari 2010, terjadi kecelakaan sebanyak delapan kali dengan korban tewas sedikitnya satu orang.

Kejadian ini mengindikasikan masih tingginya pelanggaran di jalur busway. Dari data Dirlantas Polda Metro Jaya, sepanjang tahun 2009 misalnya, terjadi kasus pelanggaran hingga 7.000 kasus, sedangkan pada 2008 sebanyak 9.000 kasus.

Untuk mengantisipasi masuknya kendaraan umum ke jalur khusus tersebut, sebagian jalur telah dilengkapi dengan portal khusus. Petugas kepolisian juga sering berjaga agar kendaraan umum lain tidak memasuki jalur tersebut. Pihak Kepolisian bahkan menggelar Operasi Sterilisasi Jalur Busway mulai 2 Agustus hingga 31 Desember 2010.

Beberapa upaya yang dilakukan ini, oleh sebagian pihak, justru dinilai hanya sebagai cara untuk mencari alasan karena semakin memburuknya pelayanan Transjakarta. Sebab kenyataannya, beberapa ruas jalur busway kadang sepi, kosong tidak terpakai, sehingga mengundang pengendara umum memasuki jalur itu.

Menurut anggota Komisi B DPRD DKI Maringan Pangaribuan, hal itu menurutnya tidak akan terjadi jika pemerintah dapat membenahi angkutan umum. Di samping itu, rencana pemortalan jalur busway juga menurutnya tidak perlu jika busway diperbanyak. Sebab dengan demikian, tidak ada jalur khusus busway yang sempat lengang.

Kurang banyaknya busway yang melayani penumpang juga berdampak pada kondisi halte dan bus yang terlalu penuh dan tidak nyaman. Tanpa kenyamanan, pengguna kendaraan pribadi tidak akan mau pindah ke bus Transjakarta.

Fasilitas park and ride yang seharusnya ada untuk memudahkan pengguna bus Transjakarta pun ternyata belum mema-

Jalur Terpanjang

Transjakarta atau akrab disebut Busway adalah sebuah sistem transportasi bus cepat atau Bus Rapid Transit di Jakarta, Indonesia, kota metropolitan terbesar keenam di dunia ini. Sistem ini dimodelkan berdasarkan sistem TransMilenio yang sukses di Bogota, Kolombia. Perencanaan busway telah dimulai sejak tahun 1997 oleh konsultan dari Inggris. Pada waktu itu direncanakan bus berjalan berlawanan dengan arus lalu-lintas (contra flow) supaya jalur tidak diserobot kendaraan lain, namun dibatalkan dengan pertimbangan keselamatan lalu-lintas. Meskipun Busway di Jakarta meniru negara

lain (Kolombia, Jepang, Australia), namun Jakarta memiliki jalur yang terpanjang dan terbanyak. Sehingga kalau dulu orang selalu melihat ke Bogota, sekarang Jakarta sebagai contoh yang perlu dipelajari masalah dan cara penanggulangannya.

Berita Utama

dai. Di Terminal Kalideres, lokasi park and ride berada di bagian belakang terminal dan tertutup bus-bus antarkota antarprovinsi yang parkir. Tidak ada plang besar atau papan petunjuk arah untuk memberi tahu adanya park and ride dan mengundang masyarakat memanfaatkan sarana tersebut.

Lahan park and ride di sebelah Terminal Kampung Rambutan, Jakarta Timur, tampak merana dan sepi pengguna. Selain tak dilengkapi papan petunjuk, bentuk lahan pun menyulitkan kendaraan yang hendak masuk ke sana dan rawan banjir. Pintu masuk kendaraan ke lahan itu terlalu sempit dengan belokan terlalu tajam. Lahan rawan banjir karena dibuat lebih rendah dari dataran sekelilingnya.

Hanya di Ragunan, fasilitas park and ride berfungsi optimal. Berbagai kendaraan, mobil atau sepeda motor tertampung di sini. Selain masalah fasilitas, keberadaan bus transjakarta yang belum menjangkau seluruh wilayah kota dan belum terintegrasi dengan moda transportasi lain menyebabkan warga enggan menggunakannya.

Persoalan lain yang masih dihadapi Transjakarta adalah mengenai perbedaan tarif bahan bakar gas (BBG) yang diberlakukan Pertamina untuk transportasi sehingga mengakibatkan bengkaknya biaya operasional. Terkait dengan itu, Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ) pun menginginkan agar DPR RI turut membantu mengatasi kemacetan di Ibukota dengan cara mengatasi persoalan Transjakarta ini.

Menurut Ketua DTKJ Azas Tigor Nainggolan, DPR bisa membantu dengan ikut menyelesaikan problem perbedaan tarif BBG yang membuat pelayanan bus Transjakarta menurun. Di samping itu, ia juga menyarankan agar DPR menggunakan kewenangannya untuk mengatasi persoalan tentang pembatasan usia kendaraan. Karena menurutnya, jumlah kendaraan di Jakarta semakin hari semakin menumpuk akibat tidak adanya pembatasan usia kendaraan.

Selain masalah harga BBG, menurut Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta, Daryati Asrining Rini, ketersediaan BBG juga merupakan faktor kendala dalam pengoperasian Transjakarta. "Kami punya 426 bus yang melayani 8 koridor. Seharusnya itu mencukupi. Tetapi, dalam praktiknya pergerakan armada kami terkendala bahan bakar gas," ujar Rini.

Sama seperti yang sudah diuraikan di atas, Daryati juga menyayangkan keberadaan busway yang diharapkan mampu menjadi moda transportasi alternatif di Jakarta ternyata tidak seideal yang diharapkan akibat sejumlah rute busway di Jakarta justru menjadi titik kemacetan.

Seperti diketahui, delapan koridor busway sudah beroperasi dari 15 koridor yang direncanakan dan diharapkan dapat rampung pada tahun 2012. Total panjang lintasan busway untuk saat ini sudah mencapai 143,35 Km dengan jumlah armada sebanyak 426 unit. Sedangkan untuk jumlah penumpang yang diangkut sepanjang 2009 mencapai 8.205.397 penumpang. Jumlah tersebut meningkat sekitar 11,50 persen dibanding pada 2008. "Rata-rata jumlah penumpang di setiap koridor mencapai 250 ribu orang." kata Rini.

Kembali kepada persoalan ketidaktepatan waktu yang dikeluhkan pengguna busway. Dari survei yang dilakukan Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) kepada 3.000 pengguna bus Transjakarta pada Maret 2010 di semua koridor ternyata 41,4 persen responden pengguna bus Transjakarta mengeluhkan lamanya waktu untuk menunggu kedatangan bus. Sementara itu, 26,92 persen responden mengaku terganggu dengan kelebihan penumpang dalam bus Transjakarta.

Terkait masalah kelebihan penumpang, persoalan ini juga telah menjadi penyebab timbulnya persoalan baru dalam pelayanan Transjakarta. Sebab, bersesaksesakannya penumpang di dalam bus telah membuka kesempatan terjadinya pelecehan seksual. Buktinya, menurut hasil survei, sekitar 1,24 persen koresponden mengeluhkan pelecehan seksual yang terjadi dalam Transjakarta.

Berbagai persoalan di atas ielas tidak bisa dibiarkan terus menerus. Dalam hal ini, perlu penanganan serius dari dinas terkait. Menurut Pengurus harian YLKI Tulus Abadi, pemerintah harus lebih meningkatkan kualitas pelayanan terutama mencakup aspek utama yaitu: infrastruktur, sumber daya manusia, dan proses bisnis. Sementara mengenai pelayanan, yang paling perlu ditingkatkan saat ini adalah waktu tunggu dan waktu tempuh dari halte ke halte, keselamatan, kenyamanan, sistem informasi, aksesibilitas, dan kebersihan. Menurutnya, untuk mengukur seberapa besar target perbaikan yang harus dilakukan dan kualitas pelayanannya, penerapan standar pelayanan maksimal menjadi salah satu cara yang paling efektif.

Muhammad Tauchid Tjakra Amidjaja, Asisten Pembangunan dan Lingkungan Hidup Pemprov DKI Jakarta mengatakan, sterilisasi akan terus dilakukan untuk seluruh koridor, yang dibarengi dengan perbaikan infrastruktur dan sarana prasarana bus Transjakarta. Misalnya dengan melakukan perbaikan separator dan pengaturan ulang waktu lampu lalu lintas di koridor busway agar jalan bus lebih lancar. Bahkan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Jakarta, Pemerintah DKI Jakarta berencana membangun jalan susun seperti telah diterapkan di dua ruas jalan, yaitu Jalan Antasari dan Jalan Prof DR Satrio.

Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo juga mengungkapkan, Pemprov DKI Jakarta akan terus mengedepankan sarana transportasi umum, dalam hal ini bus Transjakarata. Selain terus menambah jumlah beroperasinya koridor dari 8 koridor hingga mencapai target 15 koridor, penambahan jumlah armada juga akan terus dilakukan

Selain itu, Pemprov DKI juga akan terus melakukan evaluasi standar pelayanan operator bus Transjakarta. Tujuannya, menekan kemacetan lalu lintas dengan menarik lebih banyak warga menggunakan moda transportasi umum ini dibanding kendaraan pribadi. • BS, CID



ANTRE: Lamanya waktu tunggu membuat penumpang Transjakarta sering menumpuk di halte



STASIUN KA TEBET: Kereta Api Commuter masih menjadi andalan para penglaju dari Bogor ke Jakarta

Kereta Komuter Bisa Diandalkan

Kereta rel listrik (KRL) yang lebih murah, lebih cepat dan nyaman sangat berperan mengatasi kemacetan di Jakarta.

ila melihat ke belakang, sejarah perkeretaapian di kawasan Jabodetabek sudah dimulai sejak 1917. Ide dan pembangunan elektrifikasi kereta api dimulai oleh para pakar kereta api dari perusahaan kereta api milik pemerintah Hindia Belanda bernama Staats Spoorwegen (SS).

Elektrifikasi jalur KA yang pertama dilakukan adalah jalur KA rute Tanjung Priuk-Meester Cornelis (kini: Jatinegara) yang dimulai pada tahun 1923 dan selesai pada 24 Desember 1924. Peresmian elektrifikasi jalur KA itu sendiri dilakukan bersamaan dengan hari ulang tahun ke 50 Staats Spoorwegen, sekaligus peresmian stasiun Tanjung Priuk yang baru, yaitu pada 6 April 1925. Pembangunan berikutnya adalah elektrifikasi jalur KA yang

mengelilingi kota Batavia (Jakarta) yang selesai pada 1 Mei 1927. Dan elektrifikasi tahap selanjutnya pada jalur KA rute Batavia (Jakarta Kota) - Buitenzorg (Bogor) yang dioperasionalkan mulai tahun 1930.

Jalur kereta listrik di Batavia ini kemudian dianggap menandai dibukanya sistem transportasi umum massal yang ramah lingkungan yang pada zaman itu merupakan salah satu sistem transportasi paling maju di Asia. Di masa itu, kereta listrik telah menjadi andalan para penglaju (komuter) untuk bepergian, terutama bagi para penglaju yang bertempat tinggal di Bogor dan bekerja di Jakarta.

Namun dalam perjalanannya, pengembangan kereta Komuter (KRL Jabodetabek) ini kurang diperhatikan. Buktinya, tiga puluh tahun setelah Indonesia merdeka, Pemerintah Indonesia tidak pernah membeli lokomotif listrik untuk mengganti atau menambah lokomotif listrik yang ada. Baru pada 1976, karena dipandang tidak lagi memadai, maka lokomotif itu mulai digantikan dengan rangkaian KRL baru buatan Jepang.

Seiring perkembangan zaman, kereta Komuter yang beroperasi sekarang sudah memiliki berbagai fasilitas dan kelas, mulai dari tempat duduk yang "empuk" hingga air conditioner (AC) yang menyejukkan. Saat ini ada tiga kategori atau kelas pelayanan kereta komuter, antara lain komuter ekonomi non-AC dengan harga tiket Rp 1.500, komuter ekonomi AC dengan harga tiket antara Rp4.500 - Rp 5.500 (tergantung rutenya), dan komuter ekspres AC dengan harga Rp9.000.

Saat ini, kereta komuter melayani pergi pulang lintas Jakarta-Bogor; Jakarta-Tanahabang; Jakarta-Bekasi; Jakarta-Tangerang; dan Jakarta-Serpong. Selain itu, ada juga kereta komuter lingkar Jakarta dengan nama KRL Ciliwung, dengan rute Manggarai-Tanahabang-Angke-Kemayoran-Pasar Senen-Jatinegara kembali ke Manggarai dan arah sebaliknya.

Bagi pekerja di wilayah Jabodetabek yang terpaksa pulang malam hari, kini juga telah dioperasikan komuter ekonomi AC malam hari untuk lintas Jakarta-Bogor, Jakarta-Depok, Jakarta-Bekasi, Manggarai-Tangerang dan Manggarai-Serpong.

Bahkan, sejak beberapa tahun terakhir ini, setiap Sabtu dan Minggu telah disediakan pula Komuter Wisata yang melayani jalur Bogor-Ancol, Serpong-Ancol, Tangerang-Ancol, dan Bekasi-Ancol. Komuter Wisata tersebut melayani penumpang pulang-pergi, pada pagi dan sore hari. Harga tiket sudah termasuk tiket masuk ke Taman Impian Jaya Ancol.

Untuk mengimbangi semakin tingginya animo masyarakat akan pelayanan kereta Komuter, Pemprov DKI Jakarta bersama PT KA kemudian mendirikan PT KAI Commuter Jabodetabek (PT KCJ). PT baru yang dibentuk sesuai dengan Inpres No. 5 tahun 2008 dan Surat Menneg BUMN No. S-653/MBU/2008 tanggal 12 Agustus 2008, ini resmi menjadi anak perusahaan PT Kereta Api (Persero) sejak tanggal 15 September 2008 dan resmi beroperasi sejak tanggal 19 Mei 2009.

Pembentukan PT. KCJ ini menurut situs resmi perusahaan ini, krl.co.id, merupakan proses pemikiran dan persiapan yang cukup panjang, yakni dimulai dengan pembentukan Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek oleh induknya PT Kereta Api (Persero) yang memisahkan diri dari saudara tuanya PT Kereta Api (Persero) Daop 1 Jakarta. Setelah pemi-

BERITA UTAMA

sahan ini, pelayanan KRL di wilayah Jabotabek berada di bawah PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek sementara pelayanan KA jarak jauh yang beroperasi di wilayah Jabotabek berada di bawah PT Kereta Api (Persero) Daop 1 Jakarta.

Tugas pokok PT. KCJ ini adalah menyelenggarakan pengusahaan pelayanan jasa angkutan kereta api komuter (untuk selanjutnya disebut "Komuter" saja) dengan menggunakan sarana KRL di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang (Serpong) dan Bekasi (Jabodetabek) serta pengusahaan di bidang usaha non angkutan penumpang.

Untuk pembiayaan, PT. KCJ menganggarkan sekitar Rp 1,2 triliun yang akan digunakan untuk penambahan armada KRL, renovasi serta sterilisasi stasiun dan peningkatan pelayanan dengan menerapkan sistem tiket elektronik.

Salah satu upaya meningkatkan pelayanan berupa pencegahan tindak kejahatan terhadap perempuan, PT. KCJ sejak 19 Agustus 2010 membuat terobosan baru dengan meluncurkan gerbong kereta khusus wanita (KKW). Wanita yang membawa anak laki-laki juga diperbolehkan di gerbong KKW asal usia si anak tidak lebih dari 10 tahun.

Gerbong khusus ini ditempatkan di paling depan dan paling belakang rangkaian yang ditandai dengan gambar khusus, yakni gambar figur perempuan kecil bertulisan Kereta Khusus Wanita. Dilengkapi pula dengan dua tanda larangan bagi calon penumpang laki-laki dan perempuan berpasangan.

Sementara untuk mencegah adanya penumpang yang tidak membayar (free rider), PT. KCJ berencana memberlakukan sistem tiket elektronik (e-ticketing). Untuk itu, dalam pelaksanaannya PT. KCJ akan bekerja sama dengan Iima bank besar, yaitu Bank Mandiri, Bank BRI, Bank BNI, Bank BCA dan Bank DKI.

Dengan pelayanan kereta Commuter seperti belakangan ini, menurut pengamatan *Berita Indonesia*, minat masyarakat untuk berpindah dari kendaraan pribadi ke kereta api mengalami kenaikan. Banyak penumpang yang tadinya bepergian atau berangkat kerja dengan menggunakan mobil pribadi atau sepeda motor, kini menjadi naik kereta Komuter.

Buktinya, hampir di semua tempat parkiran di stasiun KA yang berada di daerah Bodetabek setiap hari selalu dipenuhi oleh sepeda motor dan mobil yang oleh pemiliknya sengaja diparkir selama mereka beraktivitas di Jakarta. Bahkan akibat melonjaknya permintaan parkiran, di beberapa stasiun muncul usaha parkiran oleh masyarakat di sekitar stasiun. Kendaraan tersebut biasanya diparkir pemiliknya satu harian penuh

karena kendaraan itu hanya mereka gunakan untuk transportasi dari rumah ke stasiun dan sebaliknya.

Mulyadi, misalnya, warga yang tinggal di Villa Mas Indah Bekasi Utara sebelumnya selalu naik mobil ke tempat kerjanya di Jakarta Pusat. Namun, sejak beberapa bulan terakhir ini ia memilih naik Komuter ekonomi AC dari stasiun Bekasi. Menurutnya, naik Komuter jauh lebih murah, lebih cepat dan tenang dibandingkan naik mobil. Dengan naik Komuter, dia mengaku hanya mengeluarkan biaya transportasi Rp 17 ribu per hari, yakni Rp9.000 untuk tiket kereta PP dan Rp8.000 untuk ongkos angkutan kota dari stasiun ke kantornya, serta bayar parkiran mobilnya yang dia tinggal di stasiun Bekasi. Sementara jika naik mobil, dia mengaku harus mengeluarkan biaya jauh lebih besar dari situ. Yang paling menguntungkan lagi menurutnya, dia bisa lebih cepat dan tidak lagi stres menghadapi kemacetan di jalan raya yang menurutnya sudah sangat keterlaluan. Namun, dia sedikit mengeluhkan jadwal keberangkatan KA yang menurutnya kadang molor.

Melihat manfaat yang sudah dirasakan pengendara pribadi yang beralih ke kereta api, apalagi mengingat kereta apilah satusatunya alat transportasi yang mampu mengangkut penumpang (pnp) hingga ratusan ribu orang per hari, maka untuk jangka panjang, di antara beberapa konsep mengatasi kemacetan Jakarta, solusi yang paling bisa diandalkan adalah kereta Komuter ini. Seperti dalam road-



GERBONG KERETA KHUSUS: Wanita yang membav asal usia si anak tidak lebih dari 10 tahun

map yang sudah dibuat, pada 2011 nanti Komuter ditargetkan bisa mengangkut sekitar 600 ribuan pnp/hari di Jabodetabek. Kemudian tahun 2012 mengangkut 762 ribu pnp/hari, 2013 angkut 1.764 ribu/hari, tahun 2014 sekitar 2.230 ribu pnp/hari, dan 2015 diharapkan dapat mengangkut 3 juta penumpang/hari.

Untuk menunjang target itu, Dirut PT.KCJ Bambang Wibianto mengatakan



MENENGAH KE BAWAH: KRL menjadi pilihan karena lebih murah dan cepat



wa anak laki-laki juga diperbolehkan di gerbong KKW



SUMPEK: KRL Jabodetabek diharapkan bisa mengangkut 3 juta orang per hari pada 2015

akan dilakukan berbagai langkah strategi, seperti membeli 110 kereta sangat layak operasional dari Jepang dan 8 tambahan dari pemerintah hasil produk PT INKA pada tahun 2010 ini. Sehingga, ditambah dengan 386 kereta yang beroperasi saat ini, seluruhnya akan menjadi 504 kereta.

Selain itu, Bambang juga berharap adanya dukungan dari semua pihak, seperti dari PT.KA, Dirjen Perkeretaapian, Pemda, dan PLN yang tahun 2010 ini misalnya diharapkan bisa menambah 25 ribu KVA dan membangun gardu listrik di berbagai stasiun.

"Dari total penumpang rute KA Komuter Jabodetabek saat ini didominasi penumpang Jakarta-Bogor mencapai 75%, Bekasi-Cakung-Jatinegara-Senen-Jakarta Kota 11%, Jakarta-Serpong 11% dan Jakarta-Tangerang 3%. Semakin

optimalnya angkutan massal di KA Komuter Jabodetabek ini, diharapkan makin mengurangi tingkat kemacetan di DKI Jakarta secara signifikan, dimana pengguna kendaraan pribadi akan beralih naik kereta api," tutur Bambang. Ke depan, kata dia, secara bertahap KA Komuter seluruhnya menggunakan AC, dan tidak ada kereta ekonomi AC atau kereta ekspres AC. Semua kereta Komuter AC akan berhenti di setiap stasiun. Tidak seperti sekarang, ada kereta yang cuma berhenti di stasiun tertentu.

Di sisi lain, dari sekian banyak upaya positif yang telah dilakukan, masih banyak pula hal yang perlu dibenahi oleh PT. KCJ dan PT. Kereta Api (Persero). PT KCJ dan PT KA selaku 'penguasa' KRL Jabodetabek harus bisa menangani secara cepat beragam permasalahan di per-

jalanan saat menggunakan Kereta Listrik. Dari mulai KRL mogok, KRL gerbong 'diskon' alias KRL pendek, hingga gangguan persinyalan dan wessel dan ditambah pula kondisi cuaca yang 'kurang ramah' yang menyebabkan terjadinya banjir di beberapa jalur kereta.

PT. KCJ juga masih harus mewujudkan jaringan KA lingkar luar atau loop line yang melayani jaringan rel listrik sebanyak 150 kilometer, yang menghubungkan rute Jakarta-Bogor, Jakarta-Bekasi, Jakarta-Tangerang, dan Jakarta-Serpong. Sebab, saat ini realisasi jalur lingkar itu masih terhambat oleh permukiman ilegal, jalur rel yang kurang terawat, rawan banjir, persimpangan sebidang dengan jalan raya, dan belum terintegrasinya stasiun dengan moda angkutan lainnya dan tata kota di sekitarnya. SIT, RI

Tender Ulang Proyek KA Bandara

Proyek pembangunan jalur kereta api dari Stasiun Manggarai menuju Bandara Soekarno-Hatta yang ditujukan untuk mengurangi kemacetan sekaligus memberi kenyamanan bagi calon penumpang pesawat memasuki babak baru. Pemerintah akhirnya akan melakukan tender ulang atas proyek yang mangkrak tersebut.

Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Tundjung Inderawan mengatakan, tender ulang dilakukan karena kondisi arus lalu lintas darat dari dan menuju bandara sudah banyak berubah dibandingkan saat berlangsungnya tender awal. "Jalan tol dulu hanya dua jalur

dan sekarang sudah empat jalur. Ini berpotensi mengurangi jumlah penumpang kereta bandara. Karena itu, dokumen prakualifikasi harus diperbaharui," kata Tundjung.

Adapun untuk rute, pemerintah telah menetapkan kereta akan melintasi Stasiun Manggarai-Dukuh Atas-Tanah Abang-Duri-Angke-Pluit-Bandara. Pemerintah memang menganggap jalur kereta sangat dibutuhkan sebagai alternatif bagi penumpang. Nantinya, dana pembebasan lahan akan berasal dari pinjaman lunak berbagai lembaga pembiayaan. Adapun penyediaan kereta akan diserahkan kepada

swasta dengan mekanisme kerjasama pemerintah dengan swasta alias public private partnership (PPP).

Proyek rel bandara Soekarno Hatta memiliki panjang 30,3 kilometer. Proyek ini diperkirakan menelan dana hingga Rp 10 triliun. Mahalnya dana pembangunan ini karena rel kereta dibuat melayang mulai Manggarai hingga bandara. Proyek ini sejatinya digarap sejak 2007 lalu. Semula, pemerintah menargetkan kereta dari stasiun Manggarai menuju Soekarno Hatta sudah bisa beroperasi tahun lalu. Namun, realisasinya beberapa kali tertunda.



TIDAK INDAH: Tiang raksasa untuk monorail malah mengganggu arus lalu lintas

Monorel

Masih Sebatas Pondasi

Walaupun beberapa tiang pancang monorel sudah dibangun namun kepastian mengenai pembangunan monorel masih menggantung.

ika Anda melewati Jalan H Rasuna Said, Kuningan, Jakarta maka anda akan melihat tiang-tiang pancang monorel yang tegak berdiri. Tiang-tiang pancang itu sudah berdiri sekitar 6 tahun yang lalu sejak mulai dibangun pada akhir tahun 2004. Sampai saat ini, tiang-tiang pancang monorel itu tampak sama seperti pertama kali dibangun, tidak ada kereta, tidak ada rel, cuma tiang-tiang pancang saja yang tampak terbengkalai sehingga mengganggu keindahan kota Jakarta.

Awalnya pembangunan monorel Jakarta yang bernilai 5,4 triliun rupiah ini akan dibangun dua jalur, jalur pertama melayani Semanggi-Casablanca-Kuningan-Semanggi (jalur hijau) dan jalur kedua melintasi Kampung Melayu-Casablanca-Tanah Abang-Roxy (jalur biru). Namun proyek ini terhenti di tengah jalan karena PT Jakarta Monorail (PTJM) sebagai pihak pembangun dan pemegang konsesi pengelolaan selama 30 tahun Monorel Jakarta kekurangan dana.

Padahal pada 2005, Sutiyoso, Gubernur DKI Jakarta saat itu, berkeyakinan dan ngotot bahwa proyek monorel ini layak dan menguntungkan sehingga akan banyak investor swasta menanamkan modalnya. Namun setahun kemudian, tahun 2006, keyakinan Sutiyoso mulai melemah tetapi tetap ngotot meneruskan pembangunan Monorel Jakarta dengan meminta

tolong pada pemerintah untuk terlibat dan mengambil alih proyek ini.

Saat masalah pembangunan monorel belum terselesaikan, pada pertengahan 2007, Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso digantikan oleh Fauzi Bowo. Sosok Fauzi Bowo yang mengaku sebagai ahlinya mengatur kota Jakarta diharapkan bisa mencari jalan keluar bagi kejelasan pembangunan monorel. Namun sudah 2,5 tahun sejak terpilih menjadi Gubernur DKI Jakarta, Foke, panggilan Fauzi Bowo, belum dapat memperlihatkan perubahan yang berarti.

Fauzi menjelaskan, sebenarnya, proyek monorel tersebut merupakan milik pihak ketiga, PT Jakarta Monorail. Dalam proyek tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta hanya berkewajiban menyediakan jalur monorel. Hanya, dalam perjalanan proyek tersebut, PTJM gagal mendatangkan investor, sementara mereka sudah mendirikan tiang pancang.

Selama ini, seretnya investor, dalam kacamata Pemerintah Provinsi (Pemprov) lantaran kesalahan PTJM. "Sejak awal mereka memang tidak sanggup dan kini mereka malah lempar handuk," ujar Cucu Ahmad Kurnia, Kepala Bidang Informasi Publik Pemprov DKI Jakarta. Di sisi lain, Pemprov menyadari bahwa keengganan investor lantaran monorel dianggap kurang memesona dari aspek bisnis dan lebih berorientasi sosial.

Soal monorel yang tidak layak secara

bisnis itu sudah dilontarkan sejak awal oleh Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta Azas Tigor Nainggolan. Namun Pemprov ketika itu seperti tutup telinga.

"Sejak 2006, saya sudah berkali-kali bilang ke Sutiyoso (Gubernur Jakarta dulu, red) kalau jalur monorel ini tidak menguntungkan," papar Tigor. Pasalnya, jalur monorel hanya dibangun dalam dua jalur yang minim penumpang; Jalur Hijau (Kuningan-Senayan) dan Jalur Biru (Kampung Melayu-Roxy).

Kemudian soal ketidakmampuan mencari penyuntik dana itu dibantah Presiden Direktur PTJM Sukmawati Syukur. "Sebenarnya tidak sulit, malah kami sudah melaporkan kepada pemerintah bahwa ada beberapa investor dari Jepang, China dan Korea yang siap backup financing. Namun pemerintah saja tidak tegas mendukungnya," ujar Sukmawati.

Merasa sudah tidak puas dengan kinerja PTJM, Pemprov DKI Jakarta sudah berencana mengambil alih proyek itu. Namun, pengambilalihan ini tidak gampang. Sebab, Jakarta Monorail meminta Pemprov DKI memberikan kompensasi atas investasi yang telah dilakukan. PTJM mengklaim, bila ingin mengambil alih, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta harus membayar Rp 600 miliar.

Namun, Pemprop DKI Jakarta tidak menyanggupi hal tersebut. Kemudian, Pemprop DKI Jakarta meminta Badan Pemeriksa Keuangan dan Pembangunan (BPKP) untuk mengaudit. Hasilnya, maksimal pembayaran hanyalah Rp 204 miliar.

Setelah hasil audit BPKP itu lansir. mantan Gubernur DKI Sutivoso angkat suara. Sutiyoso meminta Pemprov DKI Jakarta harus tegas mengenai proyek monorel. Jika dinilai tidak layak menjadi transportasi di Ibu Kota langsung saja diputus dengan PTJM. Jika layak, cara terbaik yang bisa dilakukan sekarang adalah mempercepat proses pembangunan kembali monorel. Jika memang untuk melangkah ke proses percepatan itu harus melalui proses penyelesaian pembayaran ganti rugi ke PTJM, maka itu harus dilakukan segera. Tapi, setelah ganti rugi disepakati dan PTJM masih menolak menerima, maka segera putuskan saja secara sepihak.

Menyadari semakin besarnya desakan agar proyek pembangunan monorel dilanjutkan kembali, Pemprov DKI Jakarta melakukan koordinasi dengan Departemen Perhubungan. Hasilnya pembangunan proyek monorel masih lama. Menteri Perhubungan Freddy Numberi mengatakan, pembangunan itu akan berjalan tiga tahun lagi.

Freddy mengungkapkan bahwa hingga saat ini belum ada keputusan menyangkut soal pendanaan dan lainnya. "Yang jelas, baru ada pembicaraan bahwa Pemprov DKI akan melanjutkan kembali," kata Freddy pertengahan Agustus lalu. ■ DAP

Subway

Enam Tahun Lagi



Bila tidak ada aral melintang, subway akan mulai beroperasi di Jakarta pada 2016.

asanya akan bagus sekali bila Jakarta memiliki kereta berstandar internasional (berpendingin udara dan teknologi terdepan untuk keselamatan penumpang) melintas di bawah tanah. Kereta bawah tanah (subway) itu akan membawa kita dari Lebak Bulus ke Dukuh Atas dalam 28 menit. Kereta yang melintas untuk mengangkut penumpang pun hanya berselang 5,5 menit. Setiap stasiun dilengkapi dengan eskalator dan lift.

Angan-angan itu tidak lama lagi akan menjadi kenyataan. "Konstruksi proyek MRT akan mulai dibangun pada tahun 2012 dan ditargetkan beroperasi tahun 2016," ujar Head of Corporate Communication PT MRT Jakarta, Mapalagupta Sitorus saat jumpa pers di Restoran Baruna, Jl Kebon Sirih, Jakarta Pusat pertengahan Agustus lalu.

Subway tersebut rencananya akan dibangun dalam empat koridor. Tahap pertama akan dibangun koridor Selatan-Utara yakni dengan rute Lebak Bulus sampai Bundaran HI. "Jaraknya 15.5 kilometer, setelah itu baru koridor kedua dengan rute Bundaran HI sampai Kampung Bandan," tambah Dirut PT MRT Tribudi Rahardjo. Tahap kedua akan dibangun koridor Timur-Barat.

Sebelumnya, pada waktu yang berbeda, Arif Rahmat dari divisi Project Management MRT optimistis proyek MRT akan berjalan mulus. Menurutnya, dana sudah tersedia, berasal dari bantuan Jepang (JICA). Diperkirakan, dana yang dibutuhkan mencapai Rp15 triliun.

"Dana sebesar itu belum final, karena

masih menunggu finalisasi desain yang terus digarap hingga awal 2011. Yang jelas, proyek ini pasti berjalan, dan bakal menjadi milik DKI," kata Arif dalam siaran pers PT JIEXPO, penyelenggara Arena Jakarta Fair.

Bila dirunut ke belakang, pembangunan moda ransportasi yang satu ini sebenarnya sudah merupakan rencana lama. Perencanaan pembangunan MRT ini sudah dimulai dari penyusunan Masterplan Angkutan Umum Terpadu Jabodetabek oleh Departemen Perhubungan pada tahun 1990-1992. Dalam tahap ini, Dephup mengusulkan Pola Transportasi Terpadu antara kereta api, light rail, dan bus untuk Jakarta.

Selanjutnya, desain dasar oleh konsorsium Indonesia-Jepang-Eropa pada 1995-1996 dengan kesimpulan bahwa proyek ini tidak layak dilakukan dengan skema pembiayaan swasta penuh (BOT) karena biaya yang dapat ditutup dengan perolehan tiket hanya sebesar 15%. Berdasarkan desain dasar itu, pada 1999 Departemen Perhubungan pun mengusulkan agar proyek ini dibiayai oleh pemerintah dengan partisipasi swasta yang minimal.

Kemudian, Gubernur DKI Jakarta yang waktu itu dijabat Sutiyoso mengeluarkan Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 84 tentang Pola Transportasi Makro (PTM) yang merupakan masterplan penanganan masalah transportasi di Jakarta. Salah satu solusi masalah transportasi adalah dibangunnya sarana transportasi massal yang prima dan terintegrasi dengan moda tranportasi lainnya. Sarana transportasi massal dimaksud

adalah Mass Rapid Transit (MRT).

Pada 2 Maret 2004, Gubernur Sutiyoso kemudian menandatangani nota kesepahaman (MoU) antara Departemen Perhubungan RI dan Pemprov DKI Jakarta tentang pengembangan MRT dengan prioritas Koridor Lebak Bulus-Fatmawati-Blok M-Monas-Kota. Selanjutnya berdasarkan MoU tersebut, pada Juli 2004 Departemen Perhubungan kemudian mengeluarkan studi Implementation Program for Jakarta MRT System (Lebak Bulus-Dukuh Atas).

Pada Maret 2005, studi pada tahun 2004 itu direvisi kembali menjadi Revised Implementation Program (Revised IP) for Jakarta MRT System (Lebak Bulus-Dukuh Atas). Atas dasar studi Revised IP tersebut, Pemerintah Republik Indonesia kemudian mengajukan permintaan kepada Pemerintah Jepang untuk membiayai proyek pembangunan MRT ini. Selanjutnya, pada Desember 2005 dibuat beberapa kesepakatan yang dituangkan dalam Minutes of Discussion (MoD) yang ditandatangani oleh pihak Japan Bank for International Cooperation (JBIC), Bappenas, Departemen Perhubungan, dan Pemprov DKI Jakarta.

Dengan telah direvisinya UU Nomor 13 tahun 1992 tentang Perkeretaapian menjadi UU Nomor 23 tahun 2007, maka kewenangan penyelenggaraan sarana prasarana perkeretaapian yang sedianya dikuasai oleh pemerintah pusat melalui Badan Usaha Milik Negara (BUMN), menjadi dapat diselenggarakan oleh badan usaha yang dibentuk oleh pemerintah daerah.

Atas dasar itu, pada tanggal 17 Juni 2008 Pemprov DKI mendirikan PT Mass Rapid Transit Jakarta (PT MRT Jakarta) sebagai pelaksana pembangunan, setelah sebelumnya sudah mendapatkan persetujuan DPRD Provinsi DKI Jakarta melalui Perda No 3 Tahun 2008 tentang Pembentukan BUMD PT MRT Jakarta dan Perda No 4 Tahun 2008 tentang Penyertaan Modal Daerah di PT MRT Jakarta.

Gubernur DKI Jakarta, Fauzi Bowo sebagai pengganti Sutiyoso tampaknya bertekad melanjutkan pembangunan subway ini. Di depan anggota DPRD DKI Jakarta pada penyampaian paparan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) 2007-2012 di Gedung DPRD DKI, 21 Januari 2008, Fauzi Bowo saat itu sudah mengatakan rencananya untuk membangun MRT. Hal itu ia pertegas lagi akhir Juni 2010 lalu. "Kami harapkan bisa berjalan sesuai rencana sehingga pembangunan MRT bisa berjalan secara sinergis," kata Fauzi Bowo di Jakarta. Namun untuk mencapai proyeksi itu, Fauzi mengaku tidaklah mudah. Menurutnya, dibutuhkan kerjasama dari seluruh masyarakat dan instansi terkait. MS, PAN

Waterway

Hidupnya Seperti Rumput



TERBENGKALAI: Setelah menghabiskan dana hampir Rp 200 miliar

Sebaiknya Anda membuang jauh-jauh mimpi berwisata di Jakarta melalui sungai seperti di Venesia, Italia.

aktu menunjukkan pukul 07.50 WIB saat KM Kerapu berangkat dari Karet ke Halimun. Kapal yang berkapasitas maksimal 28 orang itu terlihat penuh. Semua kursi menghadap ke arah depan dengan formasi 2-2. Di bawah tiap kursi, disediakan jaket pengaman, plus tata cara pemakaiannya yang terpampang di sandaran kursi. Kapal ini merupakan kapal tertutup seperti kapal pesiar yang dilengkapi jendela di kiri, kanan, dan depan sehingga memudahkan penumpang untuk melihat suasana di luar selama perjalanan.

Setelah melintas sepanjang 1,7 kilometer bertarung dengan sampah di Sungai Ciliwung, KM Kerapu yang dilengkapi dua mesin motor dengan kecepatan maksimal 8 knot itu akhirnya tiba di Halimun sekitar pukul 08.00. Setelah semua penumpang di kapal turun, penumpang baru yang menunggu di pintu dermaga kemudian masuk. Begitu seterusnya, aktivitas kapal pergi pulang Karet-Halimun.

Namun, aktivitas kapal yang resmi beroperasi pada 6 Juni 2007 itu cuma sejenak. Keberadaan transportasi massal yang diberi nama waterway itu ibarat rumput, hari ini ada, esok sudah hilang. Padahal rencananya, rute Halimun-Karet sepanjang 1,7 kilometer itu merupakan bagian dari perencanaan rute Manggarai-Karet sepanjang 3,6 kilometer. Rencananya, transportasi ini akan menghubungkan beberapa wilayah yang sebelumnya tak terlayani angkutan umum lain. Misalnya, kawasan Halimun, Stasiun KA Dukuh Atas, tepian Jalan KH Mas Mansyur, dan berakhir di pintu Karet, Tanah Abang Jakarta Pusat. Sementara untuk jangka panjang, waterway ini juga diwacanakan akan melayani sampai ke Banjir Kanal Barat (BKB) dan Banjir Kanal Timur (BKT).

Untuk tahap awal, ketika itu waterway beroperasi pada saat akhir pekan saja, yakni Sabtu dan Minggu, pukul 07.00-09.00 WIB dan 16.00-18.00 WIB. Kapal yang dioperasikan pun hanya dua, yakni Kerapu III dan Kerapu VI. Dermaganya juga baru ada 3 sepanjang rute Halimun-Karet, yaitu Dermaga Halimun, Dukuh Atas, dan Karet. Dermaga Halimun bisa diakses lewat busway koridor VI dan IV yang melewati Halte Halimun. Sedangkan Dermaga Dukuh Atas bisa dicapai dengan menggunakan busway koridor IV yang singgah di Halte Dukuh Atas.

Saat waterway diresmikan, kala itu warga Jakarta sempat merasa senang dan bangga. Karena dengan kehadiran angkutan itu, kemacetan di Jakarta bisa sedikit dikurangi. Atau setidaknya, kota Jakarta

bisa semakin cantik. Sebab, waterway ini akan menjadi sarana wisata di Jakarta, seperti perahu Gondola di Venesia, Italia. Kebersihan sungai juga akan bertambah karena perhatian pemerintah dan masyarakat untuk menjaga kebersihan sungai juga otomatis akan meningkat.

Terkait dengan itu, masyarakat tadinya sudah sempat berkhayal bisa berwisata mengitari Jakarta lewat jalur sungai. Juga membayangkan bagaimana indahnya jika suatu saat daerah-daerah yang tadinya kumuh, seperti Kampung Pulo di Jakarta Timur yang selalu jadi langganan banjir, akan berubah menjadi stasiun angkutan air atau jadi taman tempat wisata.

Tapi, kini setelah tiga tahun lebih berlalu, keberadaan waterway berhenti di peresmian saja. Karena, pembangunan waterway ini belakangan tidak lagi terdengar. Pembangunan pola transportasi makro pun tampaknya sudah mengesampingkan angkutan air ini. Disebut demikian, sebab jika pembangunan moda transportasi lain masih terus berlanjut walaupun lambat, pembangunan waterway ini justru tampak sudah tidak diingat.

Hal tersebut terlihat dari belum adanya tindakan nyata pemerintah untuk melanjutkan rencana tersebut, seperti melakukan pembebasan bangunan di sepanjang bantaran kali atau melakukan pengerukan. Bahkan, proyek Banjir Kanal Timur (BKT) yang sedang berjalan tampaknya tidak menggandeng rencana pembangunan waterway. Pasalnya, pembangunan jembatan-jembatan penyeberangan di sepanjang jalur BKT itu tergolong masih rendah sehingga dikhawatirkan tidak bisa dilewati kapal. Di samping itu, di bantaran kali juga masih diperbolehkan mendirikan tiang besar, padahal rencana awal, bantaran BKT itu tadinya akan dibuat jadi jalan tol atau jalan raya.

Pembebasan bantaran kali dari bangunan-bangunan milik penduduk yang menjadi salah satu kendala dalam pembangunan waterway juga dinilai tidak konsisten. Sebab, pembebasan yang sudah sempat dimulai seperti di Kali Ciliwung antara Jatinegara dan Manggarai kini berhenti kembali, bahkan daerah yang sudah dibebaskan itu kini tampaknya hendak dihuni kembali oleh penduduk. Banyaknya sarana jembatan yang tergolong pendek sehingga sulit dilalui kapal juga dijadikan biang kerok mandeknya pembangunan waterway yang sudah menghabiskan dana hampir Rp 200 miliar itu. SIT, PAN



Patrialis Akbar Joging di Sela Kesibukan

Memiliki aktivitas yang padat apalagi di tengah bulan Ramadhan, Menkum dan HAM Patrialis Akbar memiliki cara sendiri untuk menjaga kebugaran, yakni menyempat diri untuk melakukan olahraga rutinitasnya, joging. Politisi PAN ini pun mengaku merasakan manfaat dari joging, badan jadi enteng. Namun, untuk menyalurkan hobinya tersebut, pria kelahiran Padang 31 Oktober 1958 ini mengaku tidak mudah menyediakan waktu khusus. Maka untuk menyiasatinya, ia pun melakukannya setiap ada kesempatan. Menurut alumnus Universitas Muhammadiyah Jakarta ini, posisinya sebagai menteri hampir menyita seluruh waktunya. "Ini buktinya, kepala saya sampai botak begini," katanya sembari tersenyum menunjukkan rambutnya yang sudah mulai menipis.

M. Jusuf Kalla

Tokoh 'Perdamaian'

Mantan Wakil Presiden M. Jusuf Kalla semakin menunjukkan dirinya sebagai tokoh perdamaian. Ia juga berhasil 'mendamaikan' hubungan koleganya di Partai Golkar seperti Ketua Umum Partai Golkar Aburizal Bakrie (Ical) dan Ketua Organisasi Massa Nasional Demokrat Surva Paloh yang sebelumnya sempat renggang. Melalui acara open house dalam rangka Hari Raya Idul Fitri 1431 H, Kalla yang kini menjabat Ketua Palang Merah Indonesia (PMI) mempertemukan Ical dengan Surya Paloh di kediamannya di Jl.

Brawijaya, Jakarta, Ahad (12/ 9). Pada kesempatan itu, Kalla mengatakan pertemuan itu adalah pertemuan Golkar secara lengkap. "Kita ini lengkap, ada Golkar politik, Golkar sosial dan Golkar LSM." ujar mantan Ketua Umum Golkar itu. Dia lebih lanjut mengatakan, jika ingin bertanya soal sosial, bisa ke dirinya. Soal politik ke Ical. Kemudian bagaimana mengatur masyarakat, tanya Paloh. "Kita bikin Golkar ini lengkap," katanya. Sebelumnya, Paloh dan Ical bersaing dalam perebutan kursi Ketua Umum Partai Gol-



kar di Pekan Baru pada 5 Oktober 2009. Dalam perebutan itu, Ical mengalahkan Paloh. Perebutan itulah yang kabarnya membuat hubungan keduanya renggang.

Dahlan Iskan Tidak Lupa Indonesia Timur

Setelah sukses menangani Jawa Pos Group, Dahlan Iskan tampaknya akan sukses juga menangani perusahaan listrik negara (PLN). Sejak diangkat menjadi Direktur Utama PLN (Persero) pada 23 Desember 2009 lalu, pria kelahiran Magetan, Jawa Timur, 17 Agustus 1951, ini telah membuat langkah-langkah yang drastis untuk memperbaiki perlistrikan nasional. Dengan pertimbangan yang tentunya sudah matang, ia misalnya telah berjanji tidak akan ada lagi pemadaman bergilir di tanah air.

Komitmennya untuk membenahi perlistrikan di Indonesia Timur juga benar-benar ia tunjukkan. Hal itu ditunjukkan Dahlan melalui sidak (inspeksi atau kunjungan mendadak) ke kantor pelayanan PLN Ranting Desa Palele, Kecamatan Palele, Kabupaten Buol, Sulawesi Tengah (Sulteng). Sambutan warga Buol benarbenar luar biasa. Bupati Amrain Batalipu dan dewan adat setempat ternyata telah menyiapkan prosesi penganugerahan gelar kehormatan adat Buol untuk Dahlan dan istri.



Dahlan mendapatkan gelar Taunoto dan Ny Nafsiah menerima gelar Takinoto. Kepada wartawan di Palu, Dahlan menyatakan bahwa PLN bertekad untuk menuntaskan permasalahan kelistrikan di Sulawesi.

Hatta Radjasa

Tak Berpikir Jadi Capres

Duduk sebagai Ketua Umum Partai Amanat Nasional (PAN), Hatta Radjasa memiliki kesempatan strategis untuk dicalonkan sebagai bakal calon presiden. Namun, pria kelahiran Palembang 18 Desember 1953 yang kini menjabat Menko Perekonomian ini mengaku belum berpikir untuk menjadi calon presiden pada pilpres mendatang (2014). Menurut



mantan Menristek era Presiden Megawati dan Menhub pada KIB I ini, hal itu masih terlalu jauh. Ia menyebut masih lebih memfokuskan diri untuk membesarkan PAN dan masih akan lebih memaksimalkan tugasnya sebagai Menko Perekonomian.

Mooryati Soedibyo

Raih Sarwono Award

Bertepatan dengan hari ulang tahun ke-43 Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) (23/8/2010), lembaga ini menganugerahkan penghargaan Sarwono Prawirohardjo IX/2010 atau kerap disebut "Sarwono Award" kepada Dr. BRAy Mooryati Soedibyo, S.S., M. Hum dalam bidang Iptek Jamu dan Kosmetika Tradisional. Mooryati dinilai berhasil



mengangkat jamu-jamuan ke dalam ilmu pengetahuan dan mengilhami obat-obatan tradisional bisa berdampingan dengan pengobatan modern sekaligus membawa herbal Indonesia ke dunia global.

Modusnya Makin Sadis

Perampokan bersenjata api, beramai-ramai, demonstratif, dan makin nekat belakangan ini membuat masyarakat resah.

erampokan dengan senjata api di beberapa daerah di Tanah Air sangat menonjol dalam tiga bulan terakhir ini. Menurut beberapa sumber, setidaknya 20 peristiwa telah terjadi selama tiga bulan ini. Salah satu perampokan yang paling mendapat sorotan terjadi pada 18/8/2010, di Medan, Sumut. Dalam kejadian pada siang bolong 18/8/2010 itu, bank CIMB Niaga, Medan disatroni 16 orang komplotan perampok bersenjata api laras panjang dan pistol, menewaskan satu orang personil polisi, melukai dua orang security, lalu membawa kabur uang sebesar Rp 400 iuta.

Perampokan dengan modus operandi seperti ini, yakni dilakukan oleh sekelompok orang dengan menggunakan senjata api sebenarnya bukan hal yang baru lagi di Indonesia. Namun, kejadian yang begitu marak dalam kurun waktu yang tidak terlalu jauh, ditambah dengan jumlah pelaku yang semakin banyak dan dengan sasaran yang semakin besar pula, membuat kejadian ini dianggap sebagai gejala baru yang menimbulkan berbagai tanda tanya: dari mana senjatanya, apa motivasi, dan lain sebagainya.

Disebut bukan modus operandi yang baru, karena dalam beberapa tahun terakhir ini, khususnya pasca-Orde Baru, kejahatan perampokan dengan senjata api sudah pernah beberapa kali terjadi. Pada awal, korbannya adalah orang yang baru saja menarik uang cukup banyak dari bank atau petugas bank yang hendak mengantar uang. Ketika itu, pelaku biasanya hanya dua sampai empat orang. Tapi, beberapa bulan terakhir ini, perampokan dengan modus operandi yang sama menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan dan rombongan pelakunya juga makin banyak serta makin sadis pula.

Dari segi jumlah pelaku dalam satu kali aksi, dari yang pernah terjadi hanya ratarata 2-4 orang, kini rata-rata 6 sampai 8 orang. Bahkan dalam beberapa peristiwa, aksinya melibatkan hingga belasan orang. Seperti perampokan di Bank CIMB Niaga, Medan yang melibatkan 16 orang. Korban yang disasar pun tidak lagi hanya orang yang baru mengambil uang dari bank, tapi sudah pada objek yang lebih besar seperti bank, toko emas, koperasi simpan pinjam, dealer mobil, dan pegadaian yang memang biasa menyimpan banyak uang.

Dari sudut kenekatan, aksi belakangan ini juga menunjukkan perilaku yang semakin demonstratif, seperti melakukan perampokan siang bolong di tengah kota dan main tembak pula. Di samping itu, terlepas dari sifat aksinya yang memang tidak terpuji, dari segi teknis aksi perampokan belakangan ini juga tampaknya semakin terencana sehingga sangat cepat dan akurat. Bahkan sering hanya meninggalkan jejak yang sangat minim.

Perampokan di Bank CIMB Medan sebagai contoh, sudah seperti sebuah aksi dalam film. Menurut keterangan para saksi mata yang berhasil dihimpun berbagai media, 16 pelaku rampok langsung menyebar, ada yang berjaga di jalan raya dan sebagian besar masuk bank. Tanpa banyak tanya, mereka langsung menembak seorang polisi dari satuan Brimob yang sedang bertugas. Hanya butuh waktu tidak lebih dari 15 menit, rombongan perampok berhasil membawa kabur uang rampokannya.

Menanggapi penyebab maraknya perampokan bersenjata api yang mengerahkan banyak orang selama ini, beberapa pendapat menyebut, hal tersebut akibat lemahnya intelijen memantau perkembangan kondisi sosial belakangan ini, khususnya menjelang Lebaran. Mendukung pendapat ini, pengamat hukum, Prof Runtung Sitepu SH misalnya mengatakan, kejadian ini merupakan kejadian yang sudah hampir rutin terjadi menjelang Lebaran. Jadi terulangnya kejadian ini menurutnya memberi kesan bahwa polisi kecolongan dan tidak mau belajar dari pengalaman. Jadi menurutnya, antisipasi pengamanan yang ketat seharusnya sudah harus ditingkatkan menjelang Lebaran.

Sementara menurut pakar kriminologi Universitas Indonesia, Erlangga Masdiana, tindakan kriminalitas yang semakin nekad merupakan gambaran dari kondisi sosial yang semakin memprihatinkan. "Akses rakyat terhadap berbagai kesempatan untuk hidup lebih layak makin sempit. Dimana hanya dinikmati kalangan elite yang justru cenderung tidak sensitif menyikapi situasi sosial," katanya.

Pendapat lain menyebut, gejala ini akibat maraknya peredaran senjata gelap di masyarakat. Dimana dengan adanya senjata di tangan orang-orang yang tidak benar, niat dan nyali merampok pun menjadi tinggi. Mengenai sumber senjata sendiri, para pengamat menyebut bahwa senjata gelap yang beredar di Indonesia kemungkinan berasal dari pasar gelap atau sisa-sisa senjata kelompok bersenjata di Nangroe Aceh Darussalam dulu.

Khusus mengenai senjata yang dipakai perampok di Bank CIMB Medan yang sempat diduga banyak orang milik aparat TNI, setelah dilakukan uji balistik ter-





hadap proyektilnya, ternyata bukan senjata standar TNI, melainkan senjata buatan Rusia yang diduga merupakan sisa-sisa senjata GAM yang tidak diserahkan kepada petugas untuk dimusnahkan.

Mengenai adanya dugaan perampokan dilakukan oknum aparat, Adrianus Meliala tidak sependapat. Menurutnya, sekarang telah banyak orang yang jago menggunakan senjata api. Ia juga menyarankan agar setiap masyarakat yang hendak mengambil uang meminta pengawalan dari kepolisian. Serta tidak mengambil uang dalam jumlah besar karena ATM sudah berada di mana-mana.

Maraknya perampokan bersenjata belakangan ini membuat banyak orang merasa was-was jika sedang berada di bank atau pegadaian. Selain ketakutan, berbagai kejadian ini pun bahkan sempat menimbulkan aroma perpecahan antaranak bangsa. Sebab, di tengah masyarakat sempat tumbuh rasa curiga-mencurigai, dimana sebagian masyarakat misalnya sempat curiga adanya keterlibatan oknum aparat TNI atau kepolisian yang nakal dalam beberapa perampokan itu. Me-

nurut mereka yang berprasangka demikian, bukan sembarang orang yang bisa mendapatkan dan menggunakan senjata api seperti yang dipakai sebagian perampok tersebut. Jadi, siapapun dia pasti orang yang terlatih menggunakan senjata otomatis.

Karena itu, masyarakat sangat berharap kepolisian bisa segera menuntaskan penyidikan berbagai kasus perampokan ini. Termasuk menemukan motivasimotivasinya. Karena, di samping untuk kebutuhan hidup, tidak tertutup kemungkinan ada motivasi lain dari perampokan ini. Sudah ada pengalaman di hari-hari yang lalu, perampokan bank ternyata hanya sebagai salah satu cara yang dipakai oleh kelompok tertentu untuk membiayai kejahatan lain yang lebih besar.

Para pengamat juga menyarankan agar pengawasan senjata api gelap semakin diperketat. Di samping itu, penarikan senjata bekas GAM yang sebelumnya belum bersih hendaknya segera dituntaskan.

Sementara dari kalangan anggota DPR, ada yang memberi saran agar Polri menebar sniper di titik-titik yang rawan ancaman perampokan. "Ini sudah lampu merah, sudah mengganggu rasa aman publik. Polisi harus lebih bersiap untuk menjaga rasa aman, kalau perlu tempatkan sniper di beberapa titik," ujar Wakil Ketua DPR Priyo Budi Santoso. Ketua Komisi III DPR Benny K Harman juga meminta polisi berjaga-jaga di lokasi strategis untuk menjamin rasa aman masyarakat.

Khusus untuk meminimalisasi terjadinya perampokan di kantor lembaga keuangan, beberapa pendapat juga menyarankan agar central alarm di setiap kantor bank yang terhubung langsung dengan kantor polisi dihidupkan kembali. Dengan demikian, jika ada perampokan, polisi dapat segera diberitahu dan langsung menuju lokasi.

Pihak kepolisian sendiri, untuk mengantisipasi kejadian yang sama, mengaku sudah memberikan instruksi kepada seluruh Polda di daerah untuk mengambil langkah-langkah pencegahan. Termasuk meningkatkan pengamanan di lembaga keuangan, di pasar-pasar, maupun toko emas. • HS

Atap Rumbia Perabung Upih



Kursi kosong DPR

Tidak semua anggota dewan layak menyandang gelar terhormat. Di antara yang baik, pasti ada yang buruk.

akil rakyat bernama DPR seakan tidak pernah habis membuat sensasi. Baru saja berhasil membuat berita heboh dengan wacana dana aspirasi, belakangan kumpulan orang-orang yang 'tidak semuanya terhormat' itu juga berhasil mengangkat masalah klasik menjadi berita yang sangat menarik, yakni maraknya anggota dewan pembolos serta manipulasi daftar hadir.

Bahkan di tengah perilaku demikian, ada juga usulan untuk merehabilitasi gedung dewan menjadi berlantai 36 dengan biaya sekitar Rp.1,6 triliun. Namun belakangan usulan itu ditunda setelah mendapat kritikan dari berbagai pihak.

Kembali ke masalah kehadiran anggota dewan, meski Reformasi sudah berjalan lebih dari satu dasawarsa, anggota dewan pun sudah tiga kali berganti sejak reformasi, namun perilaku malas sebagian anggota Dewan ternyata tidak banyak berubah dari zaman ke zaman. Bahkan kemalasan Dewan periode ini boleh disebut terlalu cepat, sebab belum setahun bekerja, sikap mereka sudah manjadi sorotan publik.

Melihat perilaku itu, masyarakat jelas sangat merasa kesal. Pengamat politik dari CSIS, J Kristiadi misalnya, bahkan mengatakan bahwa apa yang dilakukan para anggota DPR pemalas itu merupakan sebuah bentuk korupsi moral. Sementara harian *Kompas* dalam tajuknya berpendapat, dengan penghasilan rutin sekitar Rp 60 juta dan tunjangan sekitar 43 juta, sikap anggota dewan yang suka membolos itu adalah sebuah pengkhianatan terha-

dap rakyat yang telah memilih mereka. Sehingga tindakan itu bisa dikategorikan sebagai tindakan korupsi politik.

Pimpinan DPR sendiri juga merasa jengah melihat kehadiran anggota DPR 2009-2014 ini. Saking jengahnya, Ketua DPR Marzuki Alie sudah pernah secara tegas mengingatkan pimpinan fraksi untuk menegur anggotanya yang malas.

Dalam waktu dekat, lembaga ini pun berencana melakukan tindakan tegas terhadap anggotanya yang hobi membolos itu.

Seperti dikatakan Wakil Ketua DPR Priyo Budi Santoso (23/07), pimpinan Dewan sudah membuat surat yang ditandatangani kelima pimpinan dan ditembuskan ke seluruh anggota, yang isinya memberikan peringatan soal tingkat kehadiran. Mereka juga meminta Badan Kehormatan (BK) DPR untuk mengambil langkah proaktif dan memberikan hukuman disiplin terhadap anggota yang di luar batas toleransi membolos. "Apa hukumannya, nanti akan dirumuskan BK. Kami susah payah membangun citra Dewan karena banyaknya rapat yang tidak kuorum. Akibat perilaku *mbolosisasi* ini, hancur semua," ujar Priyo.

Selain ketidakhadiran, ada kesalahan yang dianggap paling fatal lagi, yakni manipulasi absensi kehadiran. Dimana yang bersangkutan sebenarnya tidak hadir tapi daftar hadir ditandatangani. Hal tersebut mungkin dilakukan dengan cara menitipkan tanda tangan kepada ajudan atau temannya.

Manipulasi ini sangat terasa ketika dalam beberapa kali rapat komisi maupun paripurna, rapat terpaksa molor dari jadwal yang seharusnya karena menunggu jumlah peserta rapat memenuhi kuorum. Anehnya, kalau berdasarkan absensi, peserta sebenarnya sudah kuorum.

Inilah mentalitas anggota dewan yang dianggap paling memalukan. Seorang anggota dewan masih melakukan manipulasi hal sesepele itu. Sehingga barangkali tidak berlebihan jika ada pendapat yang menganggap mental sebagian anggota dewan ini tak ubahnya dengan mental seorang buruh.

Sering mendapat kenyataan seperti itu, 27 Juli 2010 lalu, pimpinan DPR pun mengelar rapat konsultasi dengan semua pimpinan fraksi. Pada saat itu, seluruh pimpinan di DPR menyepakati penggunaan pemindai sidik jari sebagai solusi menjaga disiplin kehadiran anggota DPR. "Tidak ada yang bisa menolak karena ini perintah tatib (tata tertib). Alat *finger print*-nya segera disiapkan Setjen," kata Ketua DPR Marzuki Alie saat itu.

Menanggapi rencana itu sendiri, J Kristiadi berpendapat, "Istilah terhormat terlalu mewah untuk para anggota DPR yang malas itu karena mental mereka itu buruh." Sebagai orang yang dipilih rakyat, menurut Kristiadi, seharusnya mereka memiliki energi dari panggilan. "Mereka itu harusnya siap 24 jam, tidur di situ kalau perlu," ujarnya.

Mencoba mencari solusi permasalahan ini, Wakil Ketua DPR dari fraksi PDIP Pramono Anung (27/07) berpendapat, perlu segera dilakukan revisi UU No.27 Tahun 2009 tentang MPR, DPR, DPD dan DPRD, karena beban tugas anggota DPR sudah terlalu berat sehingga memengaruhi kehadiran mereka dalam rapatrapat parlemen. Sementara peneliti Politik LIPI Ikrar Nusa Bakti berpendapat, anggota yang bolos tidak usah digaji pada saat rapat. Artinya, terhadap anggota dewan yang rajin dan malas, perlu diberikan renumerasi berbeda.

Namun terhadap solusi terakhir, penolakan diberikan berbagai pihak. Anggota DPR Idrus Marham misalnya menyebut, solusi mengurangi gaji itu tidak efektif karena kebanyakan anggota dewan adalah pengusaha. Pendapat lain juga menyebut, anggota DPR bukanlah pekerja kantoran yang mendapatkan uang kehormatan karena kehadirannya. Karena itu, gagasan memberikan remunerasi berdasarkan tingkat kehadiran justru bisa melecehkan eksistensi DPR itu sendiri.

Berdasarkan kenyataan seperti dipaparkan di atas, tampaknya beban terberat bagi reformasi DPR sekarang ini adalah bagaimana mentalitas dan etos kerja anggota DPR bisa ditingkatkan. • MS



Ustadz Abu Bakar Ba'asyir saat ditangkap polisi.

Ada Apa dengan ABB

Nama Abu Bakar Ba'asyir seakan tidak bisa lepas dari berita tentang kegiatan teroris di Indonesia.

ntuk kesekian kalinya, Abu Bakar Ba'asyir (ABB) kembali membuat berita heboh di republik ini. Pada 9 Agustus 2010 ia ditangkap Kepolisian di Banjar, Ciamis, Jawa Barat RI, atas tuduhan terkait dengan kegiatan latihan ala militer di Aceh. Bahkan ditengarai terlibat dalam sejumlah gerakan terorisme lain.

ABB yang merupakan pengasuh Pondok Pesantren Al-Mukmin Ngruki, Solo, Jawa Tengah yang juga amir markaziyah atau pemimpin pusat Jamaah Ansharut Tauhid (JAT) ini sebelumnya sudah pernah dihukum atas tuduhan menghasut orang untuk menolak asas tunggal Pancasila. Ia juga sudah pernah diperiksa atas tuduhan terlibat dalam gerakan teroris, namun ketika itu belum bisa dibuktikan.

Lengkapnya, pada tahun 1983, ABB bersama Abdullah Sungkar pernah ditangkap dan diadili dengan tuduhan menghasut orang untuk menolak asas tunggal Pancasila. Ia juga melarang santrinya menghormat bendera karena menurutnya, itu perbuatan syirik. Di pengadilan, keduanya divonis 9 tahun penjara. Tapi ketika kasusnya masuk

tingkat kasasi, keduanya yang diberikan tahanan rumah melarikan diri ke Malaysia.

Selama bertahun-tahun ABB di sana. Setelah reformasi, pria keturunan Arab ini kembali ke Indonesia. Pada 3 Maret 2005, ia kembali dijerat dengan tuduhan terlibat bom tahun 2003. Tetapi di pengadilan, tuduhan itu tidak bisa dibuktikan. Ia hanya dinyatakan bersalah atas konspirasi serangan bom 2002 sehingga divonis 2,6 tahun penjara.

Kini mantan amir Majelis Mujahidin Indonesia ini kembali ditangkap atas tuduhan terlibat kegiatan terorisme dan latihan ala militer di Aceh. Melihat keberhasilan kepolisian dalam memburu kelompok teroris selama ini, tampaknya polisi sudah cukup yakin dengan tuduhannya.

Awal terbongkarnya dugaan keterlibatan ABB dalam kasus ini merupakan rentetan dari tertangkapnya Abdul Haris alias Haris Amir Palah, amir JAT wilayah Jakarta pada 13 Mei 2010 di Bekasi, Jawa Barat. Ketika itu, Haris ditangkap karena diduga terkait dengan pendanaan kegiatan pelatihan militer di Aceh yang dibongkar polisi pada Februari 2010.

Haris yang merupakan salah satu saksi kunci soal pendanaan aktivitas kamp pelatihan di Aceh Besar itu mengaku pendanaan untuk Aceh merupakan imbauan dari AAB.

Menurut kepolisian sendiri, sebagaimana disampaikan Kadiv Humas Polri, Brigjen Pol Iskandar Hasan (18/8/2010), perencanaan kegiatan latihan ala militer di Aceh itu dilakukan ABB bersama Dulmatin pada 2009. Untuk membiayai pelatihan tersebut, ABB disebut beberapa kali memberikan sejumlah uang melalui Ubaid secara langsung maupun perantaraan orang lain. Kegiatan pelatihan di bukit Krueng Linteung yang dimulai pada 28 Januari 2010 itu pun selalu dilaporkan oleh Abu Yusuf kepada ABB.

Namun, ABB sendiri kepada polisi membantah terlibat dalam aktivitas kelompok terorisme yang berlatih militer di Aceh itu. Ia mengaku tidak tahumenahu tentang pelatihan itu. Ia justru menilai penangkapan dirinya hanya pesanan dari pihak luar. Dari Israel, Amerika, dan antek-anteknya.

Namun kepada *Gatra*, yang mewawancarai ABB di ruang tahanan Bareskrim sebagaimana dimuat di Gatra No 41 Tahun XVI (19-25 Agustus 2010), ABB secara implisit mengakui memberikan bantuan pada pelatihan itu.

Menjawab pertanyaan *Gatra* tentang tuduhan mengorganisir pelatihan di Aceh, ABB tidak membantah tapi hanya menyebut bahwa itu i'dad, latihan untuk membangun kesiapan fisik. Dan itu menurutnya perintah agama.

Sedang terkait mengenai adanya buronan teroris Dulmatin di dalam pelatihan itu, ABB mengaku tidak mengetahuinya. "Saya tidak pernah kenal itu yang namanya Abdulmatin," katanya.

Soal sumbangan yang ia terima, ABB menjawab bahwa orang yang mau nyumbang itu ada saja, namun tidak ada yang digunakan untuk latihan militer di Aceh.

Ketika ditanya tanggapannya mengenai pelatihan di Aceh yang dikaitkan dengan beberapa rencana aksi teroris, ABB mengatakan, kalau mereka mau jihad seperti itu, ya silahkan. Tapi JAT katanya tidak setuju dengan cara jihad seperti itu. "Kalau saya jihadnya baru mampu sampai melaksanakan i'dad saja. Latihan itu untuk membentuk laskar-laskar untuk memberantas penyakit masyarakat seperti judi, khamar (minuman keras), dan bentuk maksiat lainnya. Jihad saya mampunya hanya itu," katanya.

Hingga berita ini diturunkan, ABB masih terus disidik kepolisian. Sembari menunggu hasil penyidikan, perasaan publik seakan terpecah, apakah ABB bisa lolos lagi atau kali ini kepolisian bisa berhasil membuktikan bahwa ABB memang terlibat. Polri kini ditantang. • SIT

Persatuan Indones



SYAYKH AL-ZAYTUN PANJI GUMILANG: Dengan semangat iman masyarakat harus menebar kasih sayang sesama bangsa.

Perayaan Idul Fitri I Syawal I43I H di Al-Zaytun mengingatkan bangsa Indonesia untuk terus menjaga persatuan dan persaudaraan dengan menghindari persengketaan.

📉 etiap tahun, perayaan Hari Raya Idul Fitri di Mahad Al-Zaytun, Indramayu selalu meriah dan penuh hikmah. Demikian halnya pada perayaan Idul Fitri 1 Syawal 1431 H yang bertepatan dengan 10 September 2010 M. Bahkan, perayaan kali ini bertambah meriah karena untuk pertama kalinya para santri tidak libur (mudik) ke kampung halamannya. Tapi sebaliknya, banyak wali santri yang justru merayakan Idul Fitri di kampus tersebut. Perayaan tahun ini juga menjadi istimewa karena acara halal bilhalal (maaf memaafkan) antareksponen, guru dan keluarga diadakan di *musyikhoh* atau rumah kediaman Syaykh Al-Zaytun AS Panji Gumilang yang baru ditempati tahun ini.

Musyikhoh yang bersebelahan dengan Masjid al-Hayat dan dipisah oleh kolam air mancur tersebut tampak asri dan anggun di antara gedung-gedung dan rimbunnya pepohonan di lingkungan Al-Zaytun. Kru Berita Indonesia yang yang turut merayakan Idul Fitri di Al-Zaytun melihat *musyikhoh* ini cukup representatif sebagai kediaman Syaykh al-Zaytun. Di depan pintu masuk, berkibar dua buah bendera merah putih di sisi kiri dan kanan. Sedangkan di atas pintu, terlihat foto Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan Wakil Presiden Boediono. Demikian halnya di dalam rumah, di pelataran depan yang mirip sebuah altar, dua bendera merah putih juga terlihat terpancang dengan indah. Layaknya di sebuah instansi pemerintah, foto Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan Wakil Presiden Boediono juga tergantung di dinding depan. Tampaknya, hal itu menunjukkan kecintaan dan penghormatan kepada pemimpin Negara Republik Indonesia.

Sementara di dinding ruangan, terpampang pigura beberapa mantan Presiden RI seperti H. M Soeharto dan B J Habibie yang sedang

sia Harus Kuat

bersalaman dengan Syaykh ketika berkunjung ke Al-Zaytun. Hal ini menunjukkan bahwa Syaykh sangat menghormati para mantan pemimpin negerinya.

Lebih dari hal-hal yang disebutkan itu, perayaan Idul Fitri kali ini bertambah istimewa setelah melihat banyaknya peserta ibadah sholat Ied. Lebih sepuluh ribu umat, mulai dari seluruh civitas akademik Al-Zaytun, wali santri, dan tamu mengikuti sholat id tersebut. Masjid Al-Hayat, salah satu masjid di Al-Zaytun yang menjadi tempat pelaksanaan sholat, sampai tidak mampu menampung umat. Di tanggatangga, bahkan hingga pelataran masjid berlantai dua tersebut dipenuhi oleh jamaah. Walau begitu, sholat Ied yang diimami oleh Syaykh itu berlangsung dengan khusuk.

Khutbah yang disampaikan oleh Syaykh pun sarat memberi pencerahan bagi seluruh umat. Mengawali khutbahnya, Syaykh mengucapkan selamat Idul Fitri kepada seluruh umat Islam di seluruh Indonesia bahkan seluruh dunia. Sekaligus atas nama keluarga besar Al-Zaytun dan atas nama pribadi, menyampaikan permohonan maaf.

Pada Idul Fitri kali ini, tajuk atau thema khutbah Syaykh diarahkan untuk semangat mencari kebenaran yang terbuka, mengenai kebersamaan dan persatuan yang hakiki. Tujuan Svavkh menyampaikan tema ini untuk mengajak semuanya mendalami lebih jauh lagi tentang ajaran Ilahi, berkenaan dengan keyakinan tentang adanya mata rantai yang tidak terputus dari sejak diturunkannya ajaran itu sampai kini dan mendatang. Ajaran Ilahi yang disampaikan kepada umat manusia melalui para nabi dan rasulnya yang terhimpun dalam berbagai kitab suci, yang selanjutnya menjadi rujukan berbagai agama dan dianut oleh seluruh lapisan umat manusia pada hakekatnya satu sama lainnya memiliki satu kesatuan jiwa.

Dalam kehidupan berbangsa, menurut Syaykh, tantangan bangsa yang masih harus dihadapi belakangan ini masih terasa, seperti ekonomi yang belum dapat dikatakan maju, politik yang masih terus mencari hakekat bentuk, sosial budaya yang masih terus tertatih-tatih, serta pertahanan negara di darat, laut maupun udara yang masih belum dapat dibanggakan. Jadi, jika hal itu dikatakan masih dirasakan lemah, namun menurut Syaykh, ada satu hal yang sama sekali tidak boleh lemah, yaitu persatuan bangsa, persatuan negara.

Untuk mempertahankan Indonesia bersatu itu, maka menurut Syaykh, dengan semangat iman, masyarakat harus saling menebar kasih sayang sesama bangsa, saling menjunjung tinggi martabat masing-masing. Umat menghormati pemimpinnya dan pemerintah melindungi masyarakatnya. Jangan terjadi rakyat gelisah oleh sikap dan tindakan pemerintahnya. Jangan pula terjadi satu golongan menindas, mengintimidasi dan meneror satu golongan lainnya hanya karena perbedaan kepercayaan dan keyakinan.

Lebih lanjut dikatakan Syaykh, ajaran Ilahi-lah yang jadi akidah Islam menyimpulkan adanya *Arkanul Iman* (pilar-pilar iman). Pilar iman yang telah diajarkan oleh Rasulullah berdasar petunjuk Tuhan inilah yang harus didalami dan diresapi kandungan maknanya untuk dijadikan landasan persatuan, persaudaraan, sesama umat manusia, sebangsa maupun antarbangsa.

Persatuan, persaudaraan, itu artinya menghindari persengketaan. Hidup sebagai hamba Allah yang bersaudara, kiranya menghindari hasad, dengki, pertengkaran, dan segala yang jahat. Karena, kehadiran kita di muka bumi ini memang untuk mendhahirkan kasih sayang sesama umat manusia.

Lebih jelasnya, berikut kami turunkan khutbah Syaykh tersebut secara lengkap.



Lebih 10.000 umat melaksanakan sholat led di Mesjid Al-Hayat, Al-Zaytun, pada Idul Fitri 1431 H.

Persatuan, Artinya Hi

Khutbah 'led al-Fithri Syaykh al-Zaytun Pada tarikh 01 Syawwal 1431 H/10 September 2010 M

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته بسم الله الرحمن الرحيم

الله أكبر، الله أكبر، الله أكبر، الله أكبر، الله أكبر، الله أكبر، الله أكبر لا إله إلا الله والله أكبر، الله أكبر ولله الحمد.

- الحمد لله رب العالمين، الرحمن الرحيم، مالك يوم الدين.
- والحمد لله الذي خلق السموات والأرض وجعل الظلمات والنور.
 - والحمد لله الذي أنزل على عبده الكتاب ولم يجعل له عوجا.
- والحمد لله الذي له ما في السموات والأرض وله الحمد في الأولى وفي الأخرة وهو الحكيم الخبير.
 - والحمد شه الذي هدانا لهذا وما كنا لنهتدى لو لا أن هدانا الشه أشهد أن لا إله إلا الله وحده لا شريك له وأشهد أن محمدا عبده
 - وصلى الله وسلم وبارك على نبينا ومولانا محمد رسول الله
 وخيارته من خلقه خاتم النبيين وأشرف المرسلين وعلى أله
 وأصحابه ومن تبعهم بإحسان إلى يوم الدين.
- وصلى الله على نبينا كلما ذكره الذاكرون وغفل عن ذكره الغافلون. - وصلى الله عليه في الأولين والأخرين أفضل وأكثر وأزكى ما صلى على أحد من خلقه, وزكانا وإياكم بالصلاة عليه و أفضل ما زكى أحدا من أمته بصلاته عليه.
- أما بعد, فيا عباد الله أوصيني وإياكم بتقوى الله فقد فاز من اتقى, وأحثكم على طاعته لعلكم تفلحون.
 - الله أكبر، الله أكبر, الله أكبر, الله أكبر، الله أكبر
 - لا إله إلا الله والله أكبر، ولله الحمد

alam kesempatan 'Idul Fithri sekarang ini (1431H) 10 September 2010, saya ingin memanfaatkannya mengajak semuanya untuk mendalami lebih jauh lagi, terhadap ajaran Ilahi berkenaan dengan keyakinan tentang adanya mata rantai yang tidak terputus dari sejak diturunkannya ajaran tersebut sampai kini dan mendatang.

Ajaran Ilahi yang disampaikan kepada umat manusia melalui para nabi dan rasul-Nya yang terhimpun dalam berbagai kitab suci yang selanjutnya menjadi rujukan berbagai agama yang dianut oleh segala lapisan umat manusia itu, hakikatnya satu sama lainnya memiliki satu kesatuan jiwa.

Inti daripada misi ini terkandung dalam Q.S. 42:13

* شَرَعَ لَكُم مِّنَ ٱلدِّينِ مَا وَصَّىٰ بِهِ نُوحًا وَٱلَّذِى أَوْحَيْنَا إِلَيْكَ وَمَا وَصَّيْنَا بِهِ إِبْرَاهِيمَ وَمُوسَىٰ وَعِيسَىٰ أَنْ أَقِيمُوا الدِّينَ وَلَا تَتَفَرَّقُوا فِيهِ كَبُرَعَلَى ٱلْمُشْرِكِينَ مَا تَدْعُوهُمْ إِلَيْهِ الدِّينَ وَلَا تَتَفَرَّقُوا فِيهِ كَبُرَعَلَى ٱلْمُشْرِكِينَ مَا تَدْعُوهُمْ إِلَيْهِ أَلَيْهِ مَن يُنِيبُ

Dia telah mensyari'atkan bagi kamu tentang agama apa yang telah diwasiatkan-Nya kepada Nuh dan apa yang telah kami wahyukan kepadamu dan apa yang telah kami wasiatkan kepada Ibrahim, Musa dan Isa yaitu: Tegakkanlah agama dan janganlah kamu berpecah belah tentangnya. amat berat bagi orang-orang musyrik agama yang kamu seru mereka kepadanya. Allah menarik kepada agama itu orang yang dikehendaki-Nya dan memberi petunjuk kepada (agama)-Nya orang yang kembali (kepada-Nya).

Dimungkinkan, artinya Tuhan menerangkan bahwa Dia telah mensyareatkan kepada Nabi Muhammad S.A.W. dan kaumnya sebagaimana Dia telah mensyariatkannya pula kepada Nabi Nuh, dan para nabi yang datang sesudahnya yaitu Nabi Ibrahim, Musa, dan Isa *'alaihissalam*.

Syariat yang diberikan kepada Nabi Muhammad S.A.W. dan nabi-nabi sebelumnya memiliki kesamaan dalam pokok-pokok akidah, seperti keimanan kepada Tuhan Yang Maha Esa, risalah kenabian dan keyakinan adanya hari pembalasan. Sedangkan landasan agama yang menjadi misi utama para rasul tersebut adalah beribadah (pengabdian) kepada Tuhan Yang Maha Esa dengan menegakkan agama secara benar dan tidak berpecah belah atas nama agama.

Sedangkan jika terdapat suatu perbedaan, perbedaan itu justru pada hal-hal yang tidak mendasar, perbedaan yang tidak mendasar di antara risalah para nabi terjadi dalam bidang syareat yang berbentuk ibadah dan rinciannya sesuai dengan perkembangan masa, kebutuhan, dan kemaslahatan umat manusia.

ndari Sengketa



SYAYKH AL-ZAYTUN: Landasan agama yang menjadi misi utama para rasul adalah beribadah kepada Tuhan Y.M.E. dengan menegakkan agama secara benar dan tidak terpecah-belah atas nama agama.

Untuk setiap umat, Kami berikan aturan dan jalan yang terang, demikian kandungan Q.S. 5:48:

... untuk tiap-tiap umat diantara kamu, kami berikan aturan dan jalan yang terang....

Dalam kaitan mata rantai ajaran Ilahi ini, Nabi Isa a.s. bersabda, yang dapat dikutip dari انجيل متى menegaskan tentang peran dirinya dan hukum Taurat yang telah ada, sabdanya:

لاتظنوا أنى جنت لأبطل الشريعة وتعاليم الأنبياء : ماجئت لابطل بل لأكمّل (١٧) الحق أقول لكم: إلى ان تزول السماء والارض لايزول حرف واحد او نقطة واحدة من الشريعة حتى يتم كل شيء ١٨١٠

Artinya: Janganlah kamu menyangka,

bahwa aku datang untuk meniadakan hukum Taurat atau kitab para nabi. Aku datang bukan untuk meniadakannya, melainkan untuk menggenapinya (17) Karenanya aku berkata kepadamu: Sesungguhnya selama belum lenyap langit dan bumi ini, satu huruf atau satu nuktah pun tidak akan ditiadakan dari hukum (Taurat), sebelum sempurna semuanya (18).

Nabi Muhammad S.A.W. menyambung statement Nabi Isa tersebut dengan ungkapan dalam sebuah hadits yang diriwayatkan oleh Imam Ahmad dan Muslim sebagai berikut.

قال رسول الله ص م : انا اولى الناس بعيسى ابن مريم فى الاولى وفى الاخرة, قال: كيف يا رسول الله, قال الانبياء إخوة من علات وامهاتهم شتى ودينهم واحد فليس بيننا نبي

Rasulullah bersabda: Aku adalah manusia paling dekat kepada Isa bin Maryam di dunia dan akhirat. Para sahabat bertanya: "Mengapa wahai Rasulullah?", Nabi menjawab: Para nabi itu bersaudara dari berbagai keturunan, ibu mereka banyak, namun agama mereka hanya satu. Dan tidak ada seorang nabi pun antara kami (Nabi Muhammad dan Isa).

Selanjutnya Allah dalam ayat itu memerintahkan kepada seluruh nabi dan umat beriman memelihara agama dan menegakkannya, dan pengikut para nabi dilarang berselisih sesamanya yang dapat mengakibatkan perpecahan dan merusak persatuan.

Dalam kaitan persaudaraan umat beriman ini, tuntunan ilahi memberi bimbingan bahwa, seluruh umat beriman itu bersaudara, firman Tuhan dalam Q.S. 49:10:

إِنَّمَا ٱلْمُؤْمِنُونَ إِخْوَةٌ فَأَصْلِحُواْ بَيْنَ أَخَوَيْكُرْ ۚ وَٱتَّقُواْ ٱللَّهَ لَعَلَّكُرْ تُرْخَمُونَ ۞

Sesungguhnya orang-orang beriman itu bersaudara, karena itu damaikanlah antara kedua saudaramu (yang berselisih) dan bertakwalah kepada Allah agar kamu semua mendapatkan rahmat.

Dan dalam wasiat-Nya yang lain dikatakan: Berpegang teguhlah kamu semua pada tali Allah (ajaran Ilahi) dan janganlah kamu bercerai-berai. Q.S. 3:103

Dan berpeganglah kamu semuanya kepada tali (agama) Allah, dan janganlah kamu bercerai-berai, dan ingatlah akan nikmat Allah kepadamu ketika kamu dahulu (masa Jahiliyah) bermusuh-musuhan, Maka Allah mempersatukan hatimu, lalu menjadilah kamu Karena nikmat Allah, orang-orang yang bersaudara; dan kamu telah berada di tepi jurang neraka, lalu Allah menyelamatkan kamu dari padanya. Demikianlah Allah menerangkan ayat-ayat-Nya kepadamu, agar kamu mendapat petunjuk.

Beriman, tidak cukup hanya dengan penegasan diri bahwa Tuhan itu ada. Beriman adalah menaruh kepercayaan kepada yang diimani. Apapun yang dianugerahkan oleh yang diimani,



Persatuan, persaudaraan, artinya menghindari persengketaan. K

dia harus terima dengan ridlo, itulah yang disebut راضية مرضية.

Kita beriman kepada Tuhan (Allah) semestinya kita rela dengan segala anugerah ajaran-Nya. Ajaran Ilahi tentang iman ini mengharuskan kepada kita agar mengimani Allah sebagai Tuhan, mengimani malaikat-malaikat-Nya, kitab-kitab-Nya, para Nabi dan Rasul-Nya.

Di dalam Q.S. 2:285 ditegaskan bahwa: Rasulullah beriman kepada apa yang diturunkan kepadanya dari Tuhannya, demikian pula orangorang yang beriman, semua beriman kepada Allah, malaikat-malaikat-Nya, kitab-kitab-Nya dan rasul-rasul-Nya (mereka berkata): kami tidaklah membeda-bedakan seorang pun dari rasul-rasul-Nya, Dan mereka berkata, "Kami dengar, kami taat, ampunilah kami ya Tuhan kami, dan kepadamulah tempat kami kembali."

ءَامَنَ ٱلرَّسُولُ بِمَآ أُنزِلَ إِلَيْهِ مِن رَّبِهِ وَٱلْمُؤْمِنُونَ كُلُّ ءَامَنَ بِٱللَّهِ وَمَلَتِهِكَتِهِ وَكُتُبِهِ وَرُسُلِهِ لَا نُفَرِقُ بَيْنَ أَحَدِ مِن رُّسُلِهِ وَقَالُواْ سَمِعْنَا وَأَطَعْنَا غُفْرَانَكَ رَبَّنَا وَإِلَيْكَ ٱلْمَصِيرُ ﴿

Dari ajaran Ilahi inilah akidah Islam menyimpulkan adanya *Arkanul Iman* (pilar-pilar



Kiranya kita menjadi hamba Allah yang bersaudara.

iman). Pilar iman yang telah diajarkan oleh Rasulullah berdasar petunjuk Tuhan inilah yang harus kita dalami dan resapi kandungan maknanya. Harus kita jadikan landasan persatuan, persaudaraan, sesama umat manusia, sebangsa maupun antarbangsa.

Persatuan, persaudaraan, artinya menghindari persengketaan. Kita hidup kiranya dapat menjadi hamba Allah yang bersaudara, menghindari hasad, dengki, pertengkaran, dan segala yang jahat, karena kehadiran kita di muka bumi ini memang bukan untuk bersengketa namun untuk mendhahirkan kasih sayang sesama umat manusia.

Rukun iman yang menjadi landasan keimanan kita, bukan dogma dan juga bukan ajaran yang sempit. Daripadanya kita dapat membuka mata dalam arti yang seluas-luasnya, sehingga dapat melihat diri kita sendiri dan segala yang ada di luar diri kita. Dengan ajaran rukun iman, kita akan dapat mengenal Tuhan secara mendalam dan lebih bertagarrub kepada-Nya melalui sikap dan perbuatan. Dengan rukun iman kita dapat mengenal dan bergaul sesama manusia dengan akhlak budi yang terpuji, kita dapat mempelajari dan mendalami berbagai ajaran yang terkandung dalam berbagai kitab suci Tuhan yang telah tersebar dan dipelihara oleh berbagai agama yang diyakini dan dipeluk oleh umat manusia. Dengan rukun iman kita dapat mengenal para nabi dan utusan Tuhan, baik yang berwujud manusia maupun malaikat-malaikat-Nya.

Dengan mengamalkan ajaran rukun iman, kita memiliki sikap terbuka, tidak tertutup dalam pergaulan, tidak ada suatu penghalang apapun yang dapat memisahkan pergaulan, persahabatan, meupun persaudaraan sesama umat manusia. Agama, bangsa, ras, kelompok, dan lain-lain, tidak akan dapat menjadi penghalangnya. Dengan memahami rukun iman, terbukalah jiwa kita menjadi orang yang berjiwa besar, tentunya akan mampu menghimpun pengetahuan yang luas, dan karenanya akan memiliki cara pikir yang bebas, yang dapat mendorong raga kira menjadi sehat dihiasi oleh budi pekerti yang terpuji.

Dari rukun iman yang kita upayakan menjadi jangkar keimanan kira kepada Tuhan Y.M.E. inilah, akan wujud pengamalan hidup yang penuh toleransi dan damai (*hasanah*), *hasanah fi al-dunya wa fi al-akhirati hasanah*.

Evaluasi Pelaksanaan Rukun Iman

Sesungguhnya iman seseorang tidak dapat dievaluasi oleh orang lain, diri sendirilah yang dapat mengevaluasi keimannya. Namun, karena iman seseorang sebagai landasan hidupnya, maka daripadanya, akan lahir suatu sikap dan perbuatan.

Perbuatan seseorang itulah yang akan menjadi tolak ukur keimanannya, karena perbuatan itu selalu dapat dilihat, maka evaluasi keimanan itu kaitannya adalah amal perbuatannya, dalam hal ini, kitab Allah Q.S. 9:105 mengatakan:

وَقُلِ آغَمَلُواْ فَسَيَرَى ٱللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ، وَرَسُولُهُ، وَاللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ، وَالمُؤْمِنُونَ أَنْ فَيْلِ وَاللَّهُ الْمَا كُنتُمْ تَعْمَلُونَ هَا الْعَيْلِ وَالشَّهَدَةِ فَيُنَتِئُكُمُ بِمَا كُنتُمْ تَعْمَلُونَ هَا

Dan Katakanlah: "Bekerjalah (berbuatlah) kamu, Maka Allah dan rasul-Nya serta orangorang mukmin akan melihat pekerjaanmu itu, dan kamu akan dikembalikan kepada (Allah) yang mengetahui akan yang ghaib dan yang nyata, lalu diberitakan-Nya kepada kamu apa yang Telah kamu kerjakan.

Sebagai umat beragama dan beriman, yang hidup dalam Kesatuan yang Berkeanekaragaman, seperti yang kita alami di negara kita Indonesia, kita harus selalu mengevaluasi diri, sampai dimana kadar iman kita dalam tataran berkehidupan sosial dan berinteraksi sosial, dalam keadaan yang beragam itu.

Kalau dinyatakan oleh nabi bahwa prinsip agama semua nabi itu sama, dan semua kitab suci Tuhan harus diimani, dan semuanya telah kita yakini sebagai rukun iman, maka sudah barang pasti kita wajib mewujudkannya dalam kehidupan nyata. Perbedaan yang bersifat sekunder tidak boleh mengganggu prinsip yang primer, seperti nilai kemanusiaan yang universal. Sekali lagi perbedaan non prinsip tidak boleh



Kaum perempuan dengan serius menyimak khutbah led yang disampaikan Syaykh.

mengganggu kerjasama dalam kebaikan.

Rasulullah S.A.W. di tengah kemajemukan masyarakat Madinah dengan semangat rukun iman berusaha membangun tatanan hidup bersama, yang mencakup seluruh golongan di Madinah, sehingga penduduk Madinah dapat hidup berdampingan secara damai dan sejahtera. Langkah yang ditempuh adalah menciptakan persaudaraan, selanjutnya mengadakan perjanjian hidup bersama secara damai di antara berbagai golongan di Madinah, semua golongan tanpa kecuali.

Kini di zaman modern ini, bangsa Indonesia mengulang persitiwa sejarah yang sama, menyepakati berdirinya negara bangsa yang sangat majemuk ditinjau dari segala seginya. Membangun negara dengan bangsa yang sangat majemuk mencita-citakan wujud suatu negara yang satu, bangsa yang satu, dan bahasa yang satu (persatuan). Diikat dengan suatu landasan Nilai-Nilai Dasar Negara yang sepenuhnya berasaskan ajaran Ilahi. Indonesia modern yang telah berdiri hari ini merupakan Negara Karunia Ilahi yang sangat mengajaibkan (jarang ada), negara yang terdiri dari ribuan kepulauan, ratusan suku bangsa dan bahasa, yang panjang hamparannya bila dipadankan, lebih panjang daripada jarak Inggris Raya sampai Turki.

Indonesia negara kita yang menakjubkan ini telah dipersatukan oleh Nilai-Nilai Dasar Negara yang dapat mengikat keanekaragaman yang ada. Maka, menjadi tanggung jawab bersama penduduknya yang majemuk namun beriman kepada Tuhan, menjaga keutuhan dan kebersatuannya. Tidak ada satu golongan pun yang paling berhak untuk menjaga dan mempertahankan, melainkan semuanya sama dalam memikul kewajiban dan haknya masingmasing.

Kita sebagai umat beriman bangsa Indonesia harus terus meningkatkan pemahaman kita akan tanggung jawab bersama bangsa ini, bahu membahu mewujudkan dan memelihara persatuan bangsa. Sepahit apapun cobaan yang menghadang bangsa ini, kita tidak layak lemah dalam persatuan bangsa. Sebab, tanpa persatuan bangsa yang kokoh jangan pernah berharap kita dapat mewujudkan kesepakatan untuk maju menjayakan bangsa.

Kita rasakan belakangan ini, betapa tantangan bangsa yang masih harus dihadapi; ekonomi belum dapat dikatakan maju, politik masih terus mencari hakekat bentuk, sosial budaya masih terus tertatih-tatih, pertahanan negara, darat, laut, dan udara masih belum dapat dibanggakan. Katakanlah kalau hal itu masih kita rasakan lemah, namun ada satu hal yang sama sekali tidak boleh lemah itulah persatuan bangsa, persatuan negara. Kita harus terus berseru dan wujudkan Indonesia Bersatu.

Melalui bangsa dan negara Indonesia Bersatu inilah kita wujudkan konsensus untuk maju, maju di segala bidang: politik, ekonomi, sosial budaya, pertahanan, dan lain-lain.

Untuk mempertahankan Indonesia bersatu, maka dengan semangat iman kita harus saling menebar kasih sayang sesama bangsa, saling menjunjung tinggi martabat masing-masing, umat menghormati pemimpinnya, rakyat mematuhi pemerintahnya, pemerintah melindungi ketentraman, keamanan, dan kesejahteraan rakyatnya. Jangan terjadi rakyat gelisah oleh sikap dan tindakan pemerintahnya. Jangan terjadi satu golongan menindas, mengintimidasi, dan meneror satu golongan lainnya hanya karena perbedaan kepercayaan dan keyakinannya.

Dengan semangat rukun iman yang kita yakini, mari kira junjung tinggi UUD Negara yang telah disepakati, dan kita berharap jangan ada keputusan apapun yang merugikan rakyat yang didasari atas ketetapan yang nilainya jauh daripada UUD yang telah nyata dan jelas.

Negara di dalam UUD telah jelas menjamin rakyat dan penduduknya, kemerdekaan berserikat, berkumpul, mengeluarkan pikiran,



Makna Idul Fitri yakni tumbuhnya semangat rindu akan kebenara

hak asasi manusia, dan kemerdekaan memeluk agamanya, beribadat menurut agama dan kepercayaannya.

Dalam kesempatan Idul Fithri yang merupakan proses perjalanan kembali kepada fitrah, dan suasana kemanusiaan. Seperti kita pahami, fitrah itu merupakan sebagian dari ajaran agama yang paling penting, dimana manusia dilahirkan dalam keadaan suci dan bersih (fitrah), sehingga manusia itu bersikap hanif yaitu suatu dorongan halus yang selalu mengajak atau membisikkan keinginan untuk berbuat baik dan mencintai kebaikan yang bersumber daripada hati nurani. Sesungguhnya secara fitrah, manusia itu selalu rindu kepada kebenaran, kejujuran, keadilan, kedamaian, dan sangat rindu atas keberadaan hidup bersih dari dosa.

Kerinduan semacam itu adalah fitrah manusia dan alami adanya. Karenanya menyongsong Idul Fithri dengan kerinduan bersihnya diri kita dari dosa, itu juga fitrah dan alami. Kita berkeyakinan dengan penuh takwa kepada Allah menjalankan ajaran-Nya berpuasa selama sebulan di bulan Ramadlan, disempurnakan dengan permohonan maaf kepada sesama, dan saling memaafkan, jiwa kita menjadi merindukan ampunan dan maghfirah dari Tuhan. Dalam suasana seperti ini kita rindu kembali kepada fitrah, sehingga hidup kita akan lebih bermakna, bermanfaat bagi sesama umat manusia, dan tujuan hidup kita akan lebih sempurna, sehingga kita mencintai hidup ini adalah sebagai sesuatu yang amat berharga. Kita menjadi semakin paham untuk menghindar dari kehidupan yang kosong tanpa makna. Kita menjadi berani dalam bertindak yang penuh tanggung jawab dan jujur.

Dalam suasana Idul Fithri seperti ini, kita merindukan penemuan jati diri, sebagai sumber kekuatan ruhani kita menjalin kedekatan diri



an yang lapang dan terbuka.

kepada Tuhan, sehingga menjadikan Tuhan sebagai satu-satunya orientasi hidup dan kehidupan. Inilah kiranya pemaknaan Idul Fithri, yakni tumbuhnya semangat rindu akan kebenaran yang lapang dan terbuka, semangat mencari kebenaran yang membawa kepada sikap toleran, tidak sempit, dan tidak fanatik buta, yang selanjutnya akan mampu menumbuhkan dan menghormati kebenaran yang terbuka, mewujudkan kebersamaan dan menjunjung persatuan yang hakiki.

- اللهم صل على محمد وسلم ورضى الله تعالى عن كل صحابة رسول الله أجمعين والحمد لله رب العالمين.
- اللهم أنت السلام، ومنك السلام، وإليك يعود السلام، فحينا ربنا بالسلام، وأدخلنا الجنة دار السلام، تباركت ربنا وتعاليت يا ذا الجلال والإكرام.
 - اللهم رحمتك نرجو فلا تقلنا إلى أنفسنا طرفة عين وأصلح لنا شؤوننا كلها لا إله إلا أنت.
- اللهم اجعلناً من المنقين الأبرار وأسكنا معهم في دار القرار, دار السلام ودار الإسلام للأبرار. - اللهم وفقنا بحسن الإقبال عليك والإصغا اليك ووفقنا للتعاون في
- اللهم وفقنا بحسن الإقبال عليك والإصغا إليك ووفقنا للتعاون فى طاعتك والمبادرة إلى خدمتك وحسن الأداب فى معاملتك والتسليم لأمرك والرضا بقضائك والصبر على بلانك والشكر لنعمائك واغفر لنا ولوالدينا ولجميع المسلمين والمسلمات الأحياء منهم والأموات برحمتك يا أرحم الراحمين وصلى الله على محمد وأله أجمعين.
- . اللهم إنا نعوذ بك من الهم والحزن ونعوذ بك من العجز والكسل ونعوذ بك من البخل والجبن ونعوذ بك من غلبة الدين وقهر الرجال.
 - اللهم نسألك الهدى والتقى والعفاف والغنى
- اللهم اغفر لنا وارحمنا واهدنا وعافنا وارزقنا رزقا حلالا طيبا
- اللَّهُمُ إِنَا نَعُوذَ بِكُ مِن زُوال نَعْمَتُكُ وَتَحُولُ عَافِيتُكُ وَفَجَاةً نَقْمَتُكُ وجميع سختك.
- اللهم إنا نعوذ بك من علم لا ينفع ومن قلب لا يخشع ومن نفس
 لا يسبع ومن دعوة لا يستجاب لها يا مقلب القلوب ثبت قلوبنا
 على دينك.
- اللهم إنا نسألك الجنة وما قرب إليها من قول و عمل ونعوذ بك من النار وما قرب إليها من قول و عمل ونسألك من الخير كله عاجله وأجله وما علمنا منه وما لم نعلم ونعوذ بك من جهد البلاء ودرك الشقاء وسوء القضاء وشماتة الأعداء.
- اللهم أت أنفسنا تقواها وزكها, أنت خير من زكاها, أنت وليها ومولاها.
- اللهم لك أسلمنا وبك آمنا وعليك توكلنا وإليك أنبنا وبك خاصمنا.
 - اللهم إنا نعوذ بعزة لا إله إلا أنت. أنت الحى الذى لا يموت والمخلوق كله يموت.
- اللهم اغفر للمؤمنين والمؤمنات والمسلمين والمسلمات الأحياء
 منهم والأموات إنك سميع قريب مجيب الدعوات.
- ربنا نقبل منا إنك أنت السميع العليم وتب علينا إنك أنت التواب
 الديد
 - ربنا أتنا في الدنيا حسنة وفي الأخرة حسنة وقنا عذاب النار
 - سبحان ربك رب العزة عما يصفون وسلام على المرسلين والحمد لله رب العالمين

هذا والله بر عانا و يحفظنا والحمد لله رب العلمين

Al-Zaytun, 01 Syawwal 1431 H 10 September 2010 M

> A. S. Panji Gumilang Syaykh al-Zaytun



Peringatan HUT RI ke-65 di Kampus Al-Zaytun diikuti oleh seluruh civitas akademika mulai dari tingkat Paud hingga mahasiswa, serta guru yang seluruhnya kira-kira 7.500 orang.

Upacara Peringatan HUT-RI ke-65 di Al-Zaytun Indonesia, Satu Keajaiban Dunia

Tempat bersatunya ribuan pulau, suku, bahasa dan budaya. Bermodalkan persatuan inilah cita-cita kemerdekaan bisa diwujudkan.

al itu dikemukakan Syaykh Al-Zaytun AS Panji Gumilang dalam pidato peringatan Hari Kemerdekaan Republik Indonesia yang ke-65, di hadapan segenap civitas akademika Al-Zaytun, Selasa (17/8). Syaykh AS Panji Gumilang mengajak untuk merenungkan hal terpenting yang harus dijaga bangsa ini setelah memperoleh kemerdekaannya yaitu Persatuan Indonesia.

Persatuan Indonesia harus ditegakkan! Itulah inti pidato Syaykh Al-Zaytun AS Panji Gumilang. Seruan itu disampaikan dengan penuh keyakinan kepada seluruh pelajar mulai dari tingkat Pendidikan Anak Usia Dini (PAUD) sampai dengan mahasiswa, guru dan segenap civitas akademika Al-Zaytun yang semuanya sejumlah 7.500 orang agar tidak berpecah-belah.

Seruan ajakan untuk bersatu itu sejalan dengan tujuan keberadaan Al-Zaytun sebagai pembawa damai dan toleransi. Perdamaian dan toleransi adalah hal mutlak bagi bangsa Indonesia yang penduduknya berjumlah 240 juta jiwa, yang memiliki beragam bahasa daerah, kebudayaan, dan kepercayaan, agar masyarakatnya bisa hidup dalam persatuan. Artinya, jika masyarakat bangsa ini tidak memiliki keinginan untuk membawa damai dan memiliki toleransi terhadap perbedaan maka persatuan tidak akan bisa tercapai. Bhineka Tunggal Ika yang artinya berbeda-beda tetapi tetap satu juga bisa terwujud dengan adanya

perdamaian dan toleransi.

Pesta Karnaval

Selain upacara pengibaran bendera merah putih oleh tim Paskibra dan pidato Syaykh, seremonial yang diselenggarakan di Stadion Sepak Bola Palagan Agung ini diisi dengan pesta karnaval yang menampilkan budaya khas 22 konsulat pelajar diiringi lagulagu perjuangan dan daerah masingmasing.

Misalnya Konsulat Sumatera Bersatu menampilkan peta pulau Sumatera hasil kreasi sendiri, Konsulat Jawa Barat membuat singaan, Konsulat Jakarta menampilkan tugu pancoran dan ondel-ondel, Konsulat Pusat menampilkan replika buah mangga, Jawa Tengah menampilkan Candi Borobudur dan sang Budha, Jatim dengan tugu Surabaya (Hiu dan Buaya), Kalimantan dengan replika bekantannya, Sulawesi dengan rumah adatnya, Bali dengan Ogoh-ogohnya, dan Papua dengan pakaian khas suku Asmat-nya.

Sedangkan konsulat luar negeri

seperti Malaysia dan Afrika Selatan mengusung bendera negara masingmasing. Adapun Konsulat Singapura, selain mengusung bendera negaranya juga menampilkan replika pesawat terbang Singapore Airlines.

"Kita tidak boleh pecah, kita tidak boleh hancur, Indonesia harus tegak sampai kapanpun." Kalimat itu menjadi keinginan Syaykh Al-Zaytun AS Panji Gumilang yang menunjukkan bahwa beliau adalah selain seorang tokoh agama juga seorang negarawan. Sebagai seorang negarawan, Syaykh sering menyampaikan keprihatinannya terhadap bangsa ini, dan pada momen peringatan 17 Agustus kali ini, Syaykh mengingatkan bahwa Ia ingin agar Indonesia bisa tetap tegak sampai kapan pun.

"Ada satu modal yang kita miliki, kalau ini nanti hancur apa yang kita citacitakan akan lebur. Satu-satu-satu saja bukan yang lain-lainnya, persatuan Indonesia," seru Syaykh. Sebagai seorang pendidik, Syaykh tahu betul arti dan pentingnya cita-cita.

Syaykh sendiri pun punya cita-cita. Syaykh A.S Panji Gumilang, sejak kecil bercita-cita menjadi guru dan mendirikan lembaga pendidikan. Dengan maksud agar peradaban umat manusia tidak putus, maka dengan berbagai kemampuan yang ada padanya, ia berusaha menyambungnya. Itulah cita-citanya mendirikan pesantren ini, di samping untuk merangkum kehendak bangsa Indonesia sendiri, menjadi bangsa yang

diperhitungkan di antara bangsa-bangsa lain

Syaykh berpendapat bahwa peradaban tersebut harus disambung dengan manajemen 'kekitaan' bukan 'keakuan'. Sebab menurutnya, keakuan umurnya sangat pendek, hanya terbatas. Tapi kalau kekitaan berumur lama dan tidak pernah putus. "Kekitaan itu mempunyai satu kekuatan yang tidak pernah dapat diruntuhkan oleh siapa pun kecuali oleh yang membuat kita itu sendiri," katanya lebih jelas. Kekitaan itu pulalah yang dipakainya dalam membangun dan mengelola Ma'had Al-Zaytun ini.

Kalau persatuan ini hancur sambung Syaykh, jangan harap Indonesia akan tegak di masa mendatang. "Wahai generasi muda, tanamkan pada dirimu, kalau hari ini generasi yang sekarang belum mampu menunjukkan persatuan, kamu semuanya generasi penerus yang harus mampu mewujudkan persatuan Indonesia. Ini modal satu-satunya, sebab yang lain belum mampu kita tampilkan. Persatuan, persatuan dan persatuan harus kita tegakkan," pekik Syaykh disambut tepuk tangan riuh seluruh peserta upacara.

Lebih jauh Syaykh mengupas, Indonesia adalah suatu keajaiban di dunia di mana terdapat berbagai pulau, suku bangsa, bahasa dan budaya, yang disatukan dalam sebuah bangsa dan negara yang bernama Indonesia sebagai satu-satunya wujud negara di dunia. Tapi amat disayangkan untuk mempertahankannya hari ini, bangsa ini belum memiliki apapun yang bisa dibanggakan.

Contohnya didalam pertahanan militer bangsa ini belum mampu membanggakan diri karena tidak memiliki berbagai sarana pertahanan yang mumpuni baik pertahanan laut, udara, maupun darat. Bukan itu saja, di sisi politik bangsa ini masih terus mencari bentuk. Terlebih lagi di sisi ekonomi yang dirasakan dari hari ke hari pergerakan perekonomian juga belum mampu tegak dan stabil.

Meski demikian, Syaykh mengajak seluruh hadirin bersyukur kepada Allah Swt atas karunia kemerdekaan yang telah berumur 65 tahun ini. Sejatinya kemerdekaan ini tidak jatuh gratis dari langit, tapi ditebus dengan perjuangan panjang para mujahid, pahlawan dan para pendiri bangsa dan Negara Indonesia.

Beliau juga mengajak generasi penerus pengisi kemerdekaan Negara Indonesia ikut berkiprah bersama-sama warga lainnya dalam mengisi dan mengimplementasikan dasar-dasar negara yang telah digariskan oleh para pendiri bangsa. Dan mendalami memikirkan kedepan, mempersiapkan untuk kedepan sebuah persiapan di mana Indonesia ini supaya tegak dan tetap tegak berdiri sampai kapanpun.

"Wujudkan hari ini, wujudkan hari ini, Hidup Indonesia! Bersatu Indonesia! Tegak Indonesia!" tegas Syaykh mengakhiri pidatonya.



GEGAP GEMPITA: Al-Zaytun selalu merayakan HUT RI dengan penuh semangat.



Gunung Sinabung

Bisa Berbulan-Bulan

Gunung Sinabung yang terletak di Kabupaten Tanah Karo, Sumatera Utara meletus. Aktivitas gunung itu diperkirakan akan berlangsung berbulan-bulan. Puluhan ribu orang terpaksa tinggal di pengungsian.

apan terjadinya bencana alam memang tidak dapat dipastikan secara akurat. Namun, dengan perkembangan teknologi sekarang ini, gejala alam apalagi gunung berapi sebenarnya sudah dapat diprediksi, sehingga dampak bencana pun bisa diminimalisir. Namun, akibat kelalaian petugas dan pemerintah, korban pun bisa tak terhindarkan.

Demikianlah yang terjadi dengan peristiwa meletusnya Gunung Sinabung di Kabupaten Karo, Sumatera Utara pada 29 Agustus 2010 lalu. Dua hari sebelum meletus, tepatnya pada tanggal 27 Agustus, gunung ini menyemburkan debu putih setinggi 1,5 kilometer yang menyebar hingga radius 20 km. Sekitar sepuluh ribu orang warga di lereng gunung itu mengungsi untuk menyelamatkan diri. Namun, karena pemerintah Kabupaten Karo menyebut gunung tersebut masih dalam kondisi normal dan aman, apalagi informasi itu disebut diperoleh dari petugas BMKG, dan Petugas Satuan Pelaksana Penanggulangan Bencana Kabupaten Karo, juga disebut sudah berkonsultasi dengan Pusat Vulkanologi dan Mitigasi Bencana Geologi (PVMBG), warga pun kembali ke rumah masing-masing. Tapi tidak lama kemudian, gunung kembali meletus membuat puluhan ribu warga kalang kabut mencari perlindungan.

Dari catatan PVMBG yang berada di lokasi kejadian, intensitas gempa dilaporkan terus meningkat, sejak 30 Agustus hingga 2 September, gempa vulkanik telah terjadi sebanyak 123 kali dan 263 kali letusan. Juga tercatat empat kali mengalami letusan pada 29-30 Agustus dan 3 September 2010. Pada letusan terakhir, Sinabung kembali menyemburkan debu yang mencapai ketinggian 3.000 meter dari sebelumnya hanya sekitar 2.000 meter dan getarannya pun mencapai radius 8 km.

Melihat reaktivitas yang ditunjukkan gunung Sinabung, pada 29 Agustus 2010, tipe gunung yang tidak pernah menunjukkan aktivitasnya sejak 400 tahun tersebut diubah dari tipe B menjadi tipe A alias statusnya dinyatakan AWAS. Bahkan status darurat gunung Sinabung yang sudah ditetapkan sampai 9 September diperpanjang kembali karena pada 7 September Gunung Sinabung kembali meletus. Peneliti dari Badan Geologi Bandung, Igan Sutawijaya memperkirakan letusan Gunung Sinabung bisa berlanjut hingga berbulan-bulan. Ia mencontohkan Gunung Galunggung bertipe B di Tasikmalaya yang meletus tahun 1982 terus beraktivitas selama 10 bulan, bahkan melontarkan batu pijar.

Meletusnya gunung Sinabung membuat penduduk harus mengungsi. Hingga 9 September, pengungsi sudah mencapai 27.242 jiwa yaitu Jambur Lige (2.500 jiwa), Jambur Adil Makmur (2.655 jiwa), Jambur Tuah Lopati (1.434 jiwa), Jambur Sempakata (1.267 jiwa), Jambur Daklihan Natolu (1.293 jiwa) dan Jambur Pulungan (1.013 jiwa) serta di tempat-tempat lainnya.

Untuk menangani pengungsi, Pemerintah Provinsi Sumatera Utara (Pemprov Sumut) dan Pemkab Karo telah menyalurkan berbagai bantuan. Mulai dari pasokan makanan, air mineral, serta kain sarung dan selimut. Untuk meminimalkan gangguan kesehatan seperti masalah pernafasan, Palang Merah Indonesia (PMI) Provinsi Sumut telah mengerahkan personel dengan membagi-bagikan masker, bantuan mobil ambulans darurat. Seperti diungkapkan Dirjen Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan (P2PL) Kemenkes, Tjandra Yoga Aditama, pihaknya juga telah menugaskan tim Dinkes Provinsi Sumut untuk melakukan Rapid Health Assesment (RHA) ke lokasi kejadian seperti membuka lokasi klinik. Menurunkan bantuan tenaga medis serta bantuan obat-obatan.

Sementara itu, Pusat Penanggulangan Krisis (PPK) Depkes melaporkan, hingga 15 September, korban meninggal dunia masih tetap satu orang. Namun korban yang dirawat inap menjadi 363 orang di RSUD Kabanjahe. Jenis penyakit yang kebanyakan dialami korban adalah Observasi Febris, ISPA, dispepsia, hipertensi, gastroenteritis, hipertensi, bronkhitis dan psikosomatis. Selain itu, tim kesehatan jiwa juga diturunkan untuk memantau kondisi psikologis para pengungsi.

Presiden Susilo Bambang Yudhoyono yang datang ke lokasi pengungsian pada 6 September 2010 menghimbau pemerintah setempat agar kondisi para pengungsi diperhatikan. Presiden bersama rombongan yang disambut Bupati Karo DD Sinulingga mengunjungi pengungsian Jambur Sempakata dan Jambur Tuah Lopati, Posko Utama Penanggulangan Bencana, serta berkunjung ke pos pemantau aktivitas Gunung Sinabung di Desa Sukanalu. Pada kesempatan itu, Presiden SBY memberikan bantuan Rp 3 miliar yang bersumber dari anggaran Departemen Sosial Rp2 miliar dan kantor Kepresidenan Rp1 miliar.

Sementara itu, Pemerintah AS melalui Kantor Urusan Bantuan Bencana Luar Negeri (Office of Foreign Disaster Assistance/OFDA) Badan Pembangunan Internasional AS (USAID) juga memberikan bantuan finansial dan bantuan teknis seperti menyerahkan peralatan guna memperkuat pemantauan dan kesigapan terhadap kegiatan gunung berapi di wilayah setempat untuk mendapatkan data yang lebih baik.

Belajar dari kejadian ini, Kepala PV-MBG Surono mengatakan, gunung-gunung bertipe B akan kembali diperhatikan dengan memasang berbagai peralatan untuk memantau aktivitas seismik dan kimiawi gunung bersangkutan. Ia menyadari secara logika gunung yang jarang meletus energinya besar karena menumpuk dan risikonya pun besar. **BS**

Sikapnya Dipertanyakan



Presiden SBY menyampaikan pidato kenegaraan di depan anggota DPR/DPD, 16 Agustus 2010.

Beberapa kebijakan Presiden belakangan ini dianggap kurang peka. Bahkan dalam beberapa peristiwa, Presiden tampak lambat memberi respon.

ejak Agustus lalu, sikap Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) oleh beberapa pihak dianggap menunjukkan kekurang-pekaan. Beberapa tindakan atau kebijakannya dianggap lembek dan lamban, bahkan ada yang justru bertolak belakang dengan ikrarnya sebelumnya. Contoh, dalam kasus perselisihan Indonesia dengan negara Malaysia, respon Presiden dianggap terlalu lamban dan lunak. Pidato kenegaraan Presiden di depan DPR tanggal 16 Agustus juga dianggap tidak memberi harapan. Bahkan, pemberian remisi kepada napi koruptor dianggap telah mengingkari ikrarnya. Atas beberapa peristiwa, Presiden juga dianggap terlalu lama memberi respon.

Sikap Presiden mengenai peristiwa penangkapan dan penahanan tiga petugas Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) oleh polisi pengairan Malaysia pada 13 Agustus 2010 lalu, menjadi pemicu perhatian masyarakat terhadap sikap Presiden SBY belakangan ini. Sikap Presiden terhadap perselisihan Indonesia dengan Malaysia itu oleh banyak pihak dinilai terlalu lembek dan tidak menunjukkan apa yang menjadi inspirasi masyarakat. Sebab, tatkala ma-

syarakat ketika itu sangat menyesalkan tindakan kepolisian Malaysia, masyarakat sebenarnya sangat ingin mendengar reaksi atau respon tegas dari Presiden SBY. Namun hingga dua pekan, Presiden tidak memberi komentar yang berarti, hanya diam seribu bahasa. Setelah dua pekan, tepatnya pada tanggal 27/8/2010, Presiden pun 'hanya' berkirim surat kepada PM Menteri Malaysia. Lalu dilanjutkan dengan pidato pernyataan resmi pada 1 September yang dinilai terlalu normatif.

Dalam hal pidato kenegaraan Presiden di depan DPR dan DPD pada tanggal 16 Agustus lalu misalnya, isinya juga dianggap tidak memberi harapan, karena seperti kata Guru Besar Komunikasi UI, Ibnu Hamad, di pidato itu tidak terlihat adanya suatu terobosan penanganan masalah-masalah riil di masyarakat.

Sementara Ketua Umum PDI-P, Megawati Soekarnoputri mengkritik pidato tersebut karena banyak permasalahan yang harusnya diprioritaskan, seperti insiden terkini Indonesia-Malaysia, maraknya ledakan elpiji, dan reformasi politik tidak disebutkan.

Dalam bidang kebebasan beragama, Manajer Program dan Peneliti Setara Institute Ismail Hasani dan Peneliti Syauqilloh menyatakan, materi pidato Presiden nyaris tidak ada substansi yang bisa dijadikan acuan dan pemacu optimisme jaminan kebebasan beragama/berkeyakinan di Indonesia.

"Apa yang disampaikan oleh SBY hanya deretan jargon yang kita semua sudah kenal bahwa ada semboyan Bhinneka Tunggal Ika. SBY sama sekali tidak menunjukkan kecemasannya tentang masjid yang disegel, gereja yang diserang, dan politik penyeragaman atas nama agama dan moralitas di berbagai daerah melalui perda-perda syariah. Padahal, semua itu adalah faktor-faktor yang akan mengoyak persaudaraan, kerukunan, dan toleransi," ungkap Ismail Hasani dan Syaiqulloh seperti dikutip *Kompas.com* (16/8/2010).

Kekurangpekaan Presiden SBY juga terlihat dari kebijakannya memberikan remisi kepada narapidana (napi) korupsi dalam rangka perayaan HUT Kemerdekaan RI Ke-65 lalu. Pemberian remisi kepada napi koruptor itu dipermasalahkan banyak orang karena selain dianggap tidak akan memberikan efek jera bagi pelaku korupsi, kebijakan itu juga dinilai mencederai semangat pemberatasan korupsi sendiri.

Mendukung pendapat tersebut, Ketua Mahkamah Konstitusi (MK) Mahfud MD, menilai koruptor tidak layak mendapatkan remisi. Menurutnya, walau peraturan formal memberikan hak tersebut, tapi kalau pemerintah komitmen untuk memberantas korupsi, tidak seharusnya remisi itu diberikan. Ia bahkan menilai, pemberian remisi terhadap napi korupsi itu sebagai bentuk ketidakjelasan komitmen Presiden terhadap pemberantasan korupsi.

Koordinator Bidang Hukum Indonesia Corrupton Watch (ICW) Febri Diansyah lebih keras mengatakan, dengan pemberian remisi itu, pemerintah telah mengkhianati komitmen pemberantasan korupsi yang selama ini digembor-gemborkan. Menurutnya, bila pemerintah serius memberantas korupsi, seharusnya tidak ada maaf sedikitpun bagi koruptor.

Selain beberapa hal disebutkan di atas, dalam beberapa peristiwa di dalam negeri, Presiden juga dianggap kurang memperlihatkan kepekaan, seperti kasus penanganan korban lumpur lapindo yang masih berlarut-larut, dan lain sebagainya.

Padahal sebagai seorang kepala negara sekaligus kepala pemerintahan, biar bagaimana pun masyarakat sangat mendambakan kebijaksanaan Presiden. Bahkan dalam sebuah peristiwa atau kasus yang menyangkut kepentingan orang banyak, pernyataan Presiden sangat ditunggu masyarakat.

SIT

Masih Jauh dari Harapan

Saat harga diri bangsa diinjak-injak, pemimpinnya malah mengatasinya dengan bersikap normatif.

eristiwa penangkapan petugas Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) oleh kepolisian Malaysia sudah sebulan berlalu. Namun, karena tindakan dan respon petinggi kedua negara dianggap tidak sesuai keinginan rakyat, hubungan kedua negara masih belum seutuhnya pulih. Pertemuan Menlu kedua negara juga tidak memuaskan semua pihak.

Seperti diketahui, ketegangan dipicu oleh tindakan arogan polisi Malaysia yang menangkap dan menahan tiga orang petugas Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) 13 Agustus 2010 lalu. Kekesalan masyarakat Indonesia atas sikap dan kelakuan pemerintah dan masyarakat Malaysia selama ini pun semakin memuncak. Saking kesalnya, ada yang melampiaskannya dengan melakukan aksi protes di Kedubes Malaysia di Jakarta (23/8/2010). Para demonstran melempar tinja ke kantor Kedubes Malaysia, menginjakinjak dan membakar kain yang mirip bendera Malaysia, Jalur Gemilang.

Kekesalan masyarakat itu, juga tidak terlepas dari sikap pemerintah dan masyarakat Malaysia selama ini yang sering memandang sebelah mata pemerintah dan masyarakat Indonesia. Sebelumnya, berbagai pelecehan yang sama juga sudah kerap dilakukan bangsa itu terhadap Indonesia. Beberapa tahun lalu misalnya, negara itu mengklaim Pulau Sipadan dan Ligitan sebagai miliknya. Kemudian beberapa karya seni bangsa Indonesia, seperti tari reog juga mereka klaim sebagai hasil karyanya. Selain itu, warganya juga kerap memperlakukan Tenaga Kerja Indonesia (TKI) tidak manusiawi dan menyebut mereka dengan sebutan 'Indon' yang bernada merendahkan.

Yang membuat peristiwa itu sangat menyingung perasaan bangsa Indonesia adalah penangkapan itu dilakukan terhadap petugas resmi Indonesia yang sedang menjalankan tugas dan baru saja menangkap tujuh nelayan Malaysia yang sedang mencuri ikan di perairan Indonesia. Selain itu, tiga petugas DKP itu diperlakukan bak penjahat, dimana baju resminya dipreteli lalu diberi baju tahanan.

Kekecewaan masyarakat semakin bertambah karena seperti dikatakan Dirjen

Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (P2SDKP) Aji Sularso, peristiwa penembakan dan penahanan terhadap petugas Indonesia seperti ini sudah sering dilakukan polisi Malaysia. Menlu RI Marty Natalegawa juga mengakui peristiwa seperti itu sering terjadi. Namun, hal itu disebutkan terjadi karena belum adanya kesepakatan soal batas antara Indonesia dengan Malaysia di perairan itu.

Semakin mengesalkan lagi, karena insiden itu terjadi menjelang ulang tahun kemerdekaan Republik Indonesia ke-65. Sehingga, gejolak perasaan marah seperti pernah terjadi di era kepemimpinan Presiden Soekarno, dimana pada 27 Juli 1963, pernah mengobarkan perlawanan terhadap Malaysia dengan seruan "Ganyang Malaysia"-nya, hampir bangkit kembali. Banyak masyarakat telah menyatakan siap berperang dengan Malaysia.

Selain masyarakat awam, para politisi dan pemerhati hubungan luar negeri juga banyak yang merasa kesal dengan tindakan Malaysia itu. Wakil Ketua DPR, Priyo Budi Santoso misalnya menyatakan, tindakan Malaysia tersebut sudah melecehkan dan kelewatan. Jadi setidaknya pemerintah Indonesia harus menunjukkan sikap tegas atas insiden itu dengan memberikan teguran kepada Malaysia. Ia khawatir, jika hal seperti itu dibiarkan terus terulang, kewibawaan pemerintahan menjadi jatuh.

Pengamat hubungan internasional dari Universitas Gadjah Mada Fatkurrohman bahkan berpendapat, tindakan yang dilakukan Malaysia itu adalah tindakan provokasi, sehingga tindakan diplomasi kepada Pemerintah Malaysia harus dilakukan dengan tegas dan keras. Tidak hanya sekadar memberikan teguran tegas, tapi juga perlu melakukan pembicaraan antarkepala negara terkait dengan berbagai pelanggaran wilayah yang dilakukan Malaysia.

Belakangan, kekecewaan masyarakat Indonesia tidak lagi hanya ditujukan kepada Pemerintah Malaysia, tapi juga terhadap Pemerintah Indonesia, dalam hal ini Menteri Luar Negeri Marty Natalegawa dan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) yang dianggap terlalu lunak menghadapi Malaysia. Sebab, Menlu Marty Natalegawa mengaku hanya



TAK RELA: Sikap arogan Polisi Malaysia yang menamasyarakat harus ditindak tegas.

mengirim dua kali nota protes. Bahkan Presiden SBY, hingga dua pekan sejak kejadian, belum memberikan statemen yang berarti. Ketidakpuasan masyarakat atas ketidaktegasan Pemerintah Indonesia dalam masalah ini karena dianggap akan bisa menciptakan preseden buruk terhadap posisi Indonesia.

Secara umum, masyarakat Indonesia menginginkan agar pemerintah Malaysia paling tidak meminta maaf kepada Indonesia. Namun sebaliknya, Menteri Luar Negeri Malaysia Anifah Aman jelas-jelas menolak minta maaf. Karena menurutnya, ketiga petugas DKP itu ditangkap di wilayah Malaysia. "Mengapa kita harus meminta maaf?" katanya seperti dilaporkan harian The Stardan New Strait Times (27/8). Bahkan, merespon sikap para demonstran di Kedubes Malaysia (23/8/ 2010) itu, Anifah Aman, mewacanakan akan memberlakukan travel advisory terhadap Indonesia atau larangan bagi warganya untuk bepergian ke Indonesia.

Mendapat respon berupa ancaman yang dianggap 'belagu' itu, emosi masyarakat Indonesia semakin panas. Anjuran agar pemerintah segera merealisasikan tindakan tegas dan berani terhadap Malaysia, berupa pemutusan hubungan diplomatik atau paling tidak menurunkan hubungan diplomatik pun semakin deras diserukan berbagai pihak di dalam negeri.

Dosen Hubungan Internasional dari F-ISIP UI, Andi Widjojanto sebagaimana dilansir Kompas (27/8/2010) misalnya mengatakan, mumpung isunya sekarang ini seputar masalah kecil yang sifatnya teknis, Indonesia harus bisa bersikap tegas. Tujuannya, menjadikan ketegangan

BERITA NASIONAL



nangkap tiga petugas DKP di perairan Indonesia oleh

Suyanto mengatakan, ide berperang atau berkonfrontasi dengan Malaysia atau menarik duta besar, tidak akan menyelesaikan masalah. Menurutnya, diperlukan pendinginan suasana dari setiap pihak. Baru setelah itu pembicaraan tentang perbatasan bisa dilanjutkan kembali.

Gencarnya masyarakat mempertanyakan sikap pemerintah yang tidak tegas, sedikit terjawab pada 27 Agustus. Presiden SBY akhirnya mengambil langkah dalam menyikapi perseteruan Indonesia-Malaysia ini dengan menyurati PM Malaysia Datok Sri Mohd Najib Tun Abdul Razak.

Namun, cara Presiden SBY mengekspresikan protes dengan cara mengirim surat dipertanyakan. Direktur Lingkar Madani (LIMA) Ray Rangkuti menyebut tindakan Presiden SBY mengirim surat kepada PM Malaysia Datuk Sri Najib Tun Razak untuk mempercepat perundingan perbatasan perairan Indonesia memundurkan upaya diplomatik yang telah dicapai selama ini. Menurut Ray, setidaknya tindakan pemerintahan SBY itu melemahkan upaya untuk menekan pemerintah Malaysia agar lebih bersikap sopan terha-



KECAM: Sejumlah elemen masyarakat memprotes sikap arogansi Malaysia yang dinilai menginjak-injak harkat dan martabat Indonesia.

sebagai terapi kejut. Agar semua sadar, hubungan Indonesia dengan Malaysia selama ini bukan tanpa masalah.

Ketua Umum PDS Denny Tewu bahkan sempat mengatakan akan mengirim surat kepada Presiden SBY untuk meminta pemerintah meninjau kembali hubungan diplomatik dengan Malaysia. Pengajar Ilmu Hubungan Internasional Universitas Airlangga, Basis Susilo juga sependapat dengan usulan pemutusan hubungan diplomatik karena menurutnya, kesiapan pemerintah memutuskan hubungan diplomatik dengan Malaysia pada akhirnya akan meningkatkan gengsi Indonesia di mata negara lain.

Sedangkan Menkopolhukam Djoko

dap aparat penegak perbatasan Indonesia dan untuk meminta maaf atas tindakan mereka yang bukan saja berulangkali memperlakukan Indonesia dengan tindakan provokatif tapi juga secara perlahan mengokuvasi wilayah Indonesia khususnya tapal batas laut. Ray mengatakan, jelas sikap dan langkah SBY ini tidak mencerminkan aspirasi umum yang berkembang di Indonesia yang geram dan marah atas sikap dan tindak Malaysia yang berulangkali melecehkan bangsa ini.

Ketua Umum Partai Hati Nurani Rakyat (Hanura) Wiranto juga menyayangkan cara SBY itu. "Pengiriman surat protes tidak cukup. Kami minta pemerintah lebih tegas lagi terhadap Malaysia," kata Wiran-

to usai meresmikan kantor DPD Hanura Jatim di Surabaya, Minggu (29/8) malam. Mantan Panglima TNI itu menganggap perlakuan Malaysia terhadap Indonesia akhir-akhir ini sudah tidak mencerminkan hubungan yang baik antarkedua negara bertetangga itu. Indonesia harus menunjukkan diri kalau masih memiliki kehormatan karena ini adalah persoalan harga diri bangsa.

Empat hari setelah mengirim surat, Presiden SBY kemudian menyampaikan sikap resmi Indonesia di Markas TNI. Cilangkap, Jakarta Timur (1/9/2010). Pidato Presiden SBY di Mabes TNI itu malah menuai kritik pedas dan jauh dari harapan. Komisi I DPR menilai pidato itu hanya pengulangan ketidaktegasan pidato sebelumnya. "Tidak ada yang baru, pidato presiden SBY adalah pengulangan dan penegasan sikap pemerintah yang mengedepankan penyelesaian diplomatik dan fokus pada penyelesaian perundingan batas wilayah," ujar Ketua Komisi I DPR Mahfudz Siddik (2/9). Desakan ketegasan SBY, sebelumnya juga disampaikan oeh Ketua MPR Taufiq Kiemas. TK mengira SBY sedang mengkonsolidir TNI di markasnya untuk kesiapan perang.

Sedangkan pengamat politik UI Iberamsjah menyebut pidato Presiden SBY itu terlalu normatif dan tidak menjawab keinginan masyarakat. Iberamsjah menilai, sikap SBY tidak tercermin secara jelas dalam pidatonya. Malah, kata Iberamsjah, SBY hanya menyampaikan seruan untuk mendinginkan suasana, bukan menunjukkan sikap suatu bangsa. "Benar memang anti klimaks. Saya sudah perkirakan tidak ada pernyataan yang tegas. Meminta supaya santun, sebagai negara ASEAN dan sebagainya itu sudah hal biasa dan normatif kan? Tidak ada katakata kita siap berhadapan dada jika Malaysia bermain-main," tegasnya.

Setelah pernyataan resmi presiden SBY itu, ketegangan antara Indonesia-Malaysia mulai menurun seiring dengan makin dekatnya perayaan Idul Fitri 1431 H. Menlu Marty Natalegawa kemudian mengadakan pertemuan dengan Menlu Malaysia, Anifah di Kinabalu, Malaysia (6/9/2010) untuk membicarakan perbatasan laut kedua negara. Pertemuan ini belum menghasilkan kesepakatan yang berarti karena hanya menghasilkan janji pertemuan lanjutan, yakni kesepakatan menggelar empat pertemuan hingga Desember 2010, seperti perundingan perbatasan tingkat teknis ke-16 dan 17 masingmasing pada 11-12 Oktober 2010 di Malaysia dan 23-24 November 2010 di Indonesia. Kedua Menlu juga dijadwalkan kembali menggelar pertemuan pada Desember 2010. Tapi pada kesempatan itu, Menlu Malaysia, Anifah berjanji tidak akan mengulangi lagi kejadian serupa di masa mendatang. ■ MS

Membawa Misi Nasional



Tim Indonesia berhasil menancapkan bendera Merah Putih di puncak Gunung Elbrus Western.

Tim "7 Summits Expedition" diharapkan mampu mengibarkan Bendera Merah Putih di tujuh puncak tertinggi dunia. Petualangan mereka akan berakhir Mei 2012.

im "7 Summits Expedition" atau
Tim Ekspedisi Tujuh Puncak Dunia terpaksa harus mengendurkan
niatnya untuk bisa mengibarkan
bendera Merah Putih di puncak Gunung
Elbrus di Rusia untuk memperingati HUT
ke-65 kemedekaan RI, 17 Agustus. Penyebabnya adalah hujan es yang turun sejak
pagi dan puncak gunung yang tertutup
awan gelap. Para pendaki tetap berusaha
untuk melakukan pendakian, tapi pada
ketinggian 5.350 m, tim memutuskan
turun dan menunggu cuaca baik.

Tim memutuskan melanjutkan pendakian pada 19 Agustus kerena berdasarkan perkiraan cuaca, pada 18 Agustus akan terjadi badai di puncak. Akhirnya pada hari Kamis, 19 Agustus ekspedisi yang terdiri atas enam pendaki utama tersebut, berhasil menancapkan bendera Merah Putih di puncak Gunung Elbrus Western (5642 m) setelah berjuang menantang badai salju dan tiupan angin kencang.

Inilah perayaan kemerdekaan negeri yang tertunda dan tentu jauh berbeda dengan yang dirasakan rakyat sebangsa dan se Tanah Air. Di negeri jauh ini, perayaan kemerdekaan tidak ada pesta. Tidak ada lomba khas 17 Agustus. Cuma doa syukur dan air mata kebahagiaan yang ditumpahkan di sepetak lahan bersalju tebal, puncak Eropa. "Kami

semua menangis ketika sampai di puncak," kata Ketua Tim Pendaki Ardeshir Yaftebbi.

Tim Ekspedisi Tujuh Puncak Dunia terdiri dari enam atlet pendaki yang diharapkan mampu mengharumkan nama bangsa dengan menaklukkan puncak tertinggi dunia di tujuh benua. Ke enam orang itu adalah Ardeshir Yaftebbi (26), Iwan Irawan (38), Martin Rimbawan (28), Fajri Al Lutfi (28), Nurhuda (28) dan Gina Afriani (22), satu-satunya anggota wanita.

Sebelum berhasil mendaki puncak Gunung Elbrus, tim ini sudah berhasil menggapai dua puncak dunia, yaitu Ndugu-Ndugu (4.884 m) pada Hari Bumi 22 April lalu di Papua dan Kilimanjaro (5.892 m) di Tanzania pada 1 Agustus lalu. Empat puncak lainnya adalah Vinson Massif (4.897m) di Antartika, Denali atau McKinley (6.194m) di Alaska, Aconcagua (6.962m) di Argentina dan terakhir Sagarmatha atau Everest (8.850m) di Nepal. Ketujuh puncak dunia tersebut didaki dalam kurun waktu April 2010 sampai Mei 2012.

Pendakian gunung yang telah dilakukan tidaklah mudah. Ketika melakukan pendakian puncak Gunung Kilimanjaro, Gina Afriani, wanita satu-satunya dari enam anggota tim, sempat terserang "hipothermia", yaitu penyakit ketinggian yang

mengakibatkan hilangnya panas tubuh secara mendadak. Padahal hanya tinggal 300 meter lagi menuju puncak Uhuru. Akibatnya, Gina tidak bisa ikut bersama rekan-rekannya yang telah mencapai puncak pada 1 Agustus lalu. Tapi karena motivasi yang tinggi, Gina akhirnya berhasil mencapai puncak Gunung Kilimanjaro setelah didampingi oleh pendaki senior Hendricus F. Mutter dari Wanadri.

Ketika melakukan pendakian puncak Gunung Elbrus, seorang wartawan Kompas yang turut menyertai pendakaian itu sudah lebih dulu gagal karena terserang penyakit gunung. Di atas Pastukhov Rocks, ia terserang sakit kepala, sesak napas, perut mual, dan susah melihat dengan jelas. Akhirnya ia minta turun karena tidak ingin membebani usaha tim menuju puncak. Akhirnya, saat tim mencapai puncak, ia berhasil mencapai pemondokan. "Keputusanmu sudah tepat. Kalau lanjut, kamu bisa mati," kata Manuel Pizarro, pendaki asal Kanada yang satu pemondokan dengan dirinya, ketika melihat ia datang.

Ketua Umum Tim "7 Summits Expedition" Endriartono Sutarto mengatakan, untuk menyiapkan tim diperlukan waktu sekitar tiga bulan. Seluruh pendaki harus menjalani beberapa tahapan mulai latihan fisik hingga mental seperti melakukan simulasi pendakian ke Gunung Gede melalui jalur Pondok Halimun-Selabintana, Kabupaten Sukabumi, Jawa Barat.

"Atlet yang masuk tim adalah atlet muda. Mereka ini belum pernah melakukan pendakian dengan medan salju. Namun itu tidak dipermasalahkan. Yang jelas mereka akan dipandu oleh tim yang telah berpengalaman," katanya di sela pemberangkatan.

Tim 7 Summits Indonesia yang dilepas oleh Wakil Presiden Boediono (21/7) juga didampingi oleh tiga pendaki senior dari Perhimpunan Pendaki Gunung dan Penempuh Rimba, Wanadri Bandung, yaitu Iwan Abdurahman (63), Remy Tjahari (65), dan Hendricus Mutter (49). Selain itu, juga terdapat pendaki dari media, yaitu Bambang Hamid (47) dan Popo Nurakhman (30) dari Metro TV serta Ambrosius H.M (31) dari Harian Kompas.

Endriartono Sutarto juga mengatakan, pendakian puncak tertinggi di tujuh benua menghabiskan anggaran sebesar Rp 12 miliar. Ekspedisi ini membawa misi nasional menjadi orang pertama Indonesia yang memuncaki tujuh puncak dunia. Untuk mewujudkannya, tim didukung pemerintah, Pertamina, Telkomsel, Tugu Pratama Indonesia, Eiger, Pointrek, Rumah Nusantara, dan media massa (Metro TV, Kompas, dan Antara).



KB Jalan di Tempat

Sepuluh tahun terakhir ini, program KB seperti berjalan di tempat. Ada beberapa alasan, salah satunya lahirnya kebijakan otonomi daerah. Revitalisasi KB diharapkan menjadi jalan keluar.

alam pidato kenegaraan 16 Agustus 2010, Presiden secara tidak langsung mengumumkan hasil sensus penduduk (SP) 2010. Jumlah penduduk Indonesia saat ini mencapai 237,6 juta jiwa. Penduduk bertambah sekitar 32,5 juta jiwa selama 10 tahun terakhir. Selama periode 2000-2010, rata-rata pertumbuhan penduduk Indonesia mencapai hampir 1,5% per tahun, lebih tinggi dari proyeksi pemerintah, sebesar 1,3%. Mengingat jumlah penduduk yang besar, Presiden menekankan pentingnya pengelolaan jumlah penduduk melalui program Keluarga Berencana (KB) untuk meningkatkan kesejahteraan penduduk.

Penekanan Presiden ini perlu diperhatikan serius mengingat pelaksanaan program KB terlihat jauh menurun dibandingkan era pemerintahan Presiden Soeharto. Saat itu, Badan Koordinasi Keluarga Berencana Nasional (BKKBN), sebuah badan penggagas kampanye Keluarga Berencana, yang dalam programnya mengkampanyekan keluarga berencana, penggunaan alat kontrasepsi yang tepat dan pengendalian laju pertambahan penduduk dengan slogan "Dua Anak Saja Cukup", dinilai berhasil melaksanakan tugasnya.

Waktu itu, banyak sekali wakil dari

negara-negara lain yang datang ke Indonesia untuk belajar tentang cara menyukseskan program KB. Mereka terjun ke desa-desa, bertanya dan ingin melihat secara langsung. Ketika itu, Indonesia menjadi panutan dan rujukan bagi negara-negara lain, karena berhasil mengendalikan jumlah penduduk. Haryono Suyono, mantan Menko Kesra dan Kepala BKKBN pada Kabinet Reformasi Pembangunan (1998-1999) mengatakan, saat itu minimal 2 bulan sekali ia melakukan koordinasi dengan presiden membicarakan soal KB. Bahkan bisa 2 atau 3 kali. Saat itu penanganan KB fokus, serius dan mendapat perhatian penuh dari pemerintah dan langsung di bawah koordinasi presiden.

Tetapi kini, perhatian untuk menyukseskan program KB itu kurang terdengar, setidaknya gaungnya tidak senyaring dulu lagi. Ada beberapa alasan. Pertama, lahirnya kebijakan otonomi daerah yang mendorong dikeluarkannya kebijakan desentralisasi program KB. Yang terjadi di lapangan, kesadaran ber-KB masingmasing daerah itu berbeda-beda. Maju mundurnya program KB sangat tergantung kepada kemauan pemerintah di daerah. Sangat berbeda dengan kebijakan Orde Baru dulu, kebijakan tersebut dilaksanakan dengan komando yang tegas

dan koordinasi yang tidak terputus-putus.

Kalau sekarang, Kepala BKKBN tidak pernah melapor dan koordinasi langsung kepada presiden, hanya melalui menterimenteri terkait. Presiden SBY sendiri kaget, pada awal menjadi presiden, KB sepertinya tidak berjalan. Akhirnya keluar kebijakan revitalisasi KB yang diluncurkan oleh Menteri Kesehatan (Menkes) Endang Rahayu Sedyaningsih pada 6 April 2010. Revitalisasi sendiri bermakna bahwa program KB harus dihidupkan kembali dan menjadi prioritas karena memiliki peran vital dalam pembangunan. Pemerintah harus segera memperbaiki akses masyarakat terhadap pelayanan KB.

Pemerintah juga perlu melakukan perbaikan kompetensi teknis KB terutama di daerah, mengingat terbatasnya sumber daya manusia di daerah yang memahami teknis program KB. Pemerintah harus segera membangun metode komunikasi yang efektif dalam penyebarluasan informasi tentang KB. Hal ini penting mengingat KB bukan sekadar mengendalikan jumlah penduduk, tetapi juga membangun cara pandang masyarakat terhadap norma keluarga kecil yang bahagia dan sejahtera.

Terwujudnya keluarga-keluarga yang berkualitas, yang merupakan visi dari program KB, akan membangun generasi baru bangsa Indonesia yang mumpuni di masa depan dan menjadi sumber daya pembangunan yang tangguh dan mandiri. Jika di masa lalu ada paradigma yang menyebut "banyak anak banyak rezeki", sekarang di era maju ini paradigma itu sudah selayaknya ditinggalkan dan diganti dengan "sedikit anak agar bisa hidup sejahtera dan berkualitas". • AHS



Prof. Dr. Bagir Manan, SH

pat lain persoalan jauh lebih raksasa. Tidak akan ada menemukan rekening gendut di pengadilan tapi di tempat lain. Meskipun saya sudah pensiun, saya senang akhirnya orang menyadari persoalan hukum kita bukan hanya pengadilan. Saya mengakui, bahkan selalu saya katakan selama 8 tahun menjadi ketua MA bahwa lingkungan pengadilan banyak yang tidak bagus, dan karena itu kita bekerja keras untuk mengurangi itu kalaupun belum dapat menyadarkan semua.

Persoalan kita bukan hanya soal penegakan hukum, bukan hanya soal mengadili orang, atau hanya menegakkan hukum polisi, jaksa. Persoalan hukum kita ada di imigrasi, bea cukai, DPR, ada di mana-mana, pemerintah daerah dan sebagainya. Jadi kalau kita ingin, kita harus punya orientasi yang lebih luas mengenai masalah hukum kita. Kita perbaiki semua, bahkan UU pun bisa menjadi sumber persoalan kita. Banyak UU sudah dibatalkan MK.

Pasti Ada Satu Bintang

Di tengah keputusasaan akan persoalan hukum di Indonesia, pasti ada titik terang walaupun jauh. Mari kita besarkan itu sedikit demi sedikit.

asalah hukum di Indonesia belakangan ini sedang menuju ke titik nadir. Tindak pidana korupsi terjadi hampir di seluruh instansi pemerintah, suap menyuap pun tetap berjalan seperti biasa. Mafia hukum juga terbukti menyeret oknum-oknum dari seluruh instansi penegak hukum. Saking rumitnya, permasalahan hukum di negeri ini sudah seperti benang kusut yang amat susah diurai. Permasalahan hukum ini pun menjadi sorotan seluruh lapisan masyarakat.

Mencoba untuk mengetahui apa kirakira yang terjadi dalam persoalan hukum ini, Pemimpin Redaksi *Berita Indonesia*, Ch Robin Simanullang meminta pandangan dari mantan Ketua Mahkamah Agung (MA) Republik Indonesia Prof. Dr. Bagir Manan, SH, yang kini menjabat Ketua Dewan Pers di Gedung Dewan Pers Jalan Kebon Sirih Jakarta Pusat, Senin, 9 Agustus 2010. Demikian wawancara selengkapnya:

Ketika jadi Ketua MA, problematika hukum di Indonesia semuanya ada di pundak Bapak. Bagaimana Bapak melihatnya?

Saya adalah ilmuwan bidang hukum, jadi saya mengetahui secara teori masalah hukum. Saya mempunyai prinsip yang utama, yakni bekerja sebaik-baiknya. Tapi saya sadar bahwa tidak mungkin persoalan itu saya selesaikan semua. Tapi saya berusaha agar orang yang datang kemudian, mempunyai masalah yang lebih sedikit dari saya. Selanjutnya masalah itu dapat diringankan karena saya mempunyai teman yang sehati menghadapi persoalan itu, wakil, dan pemimpin MA lainnya

Saya tahu itu sulit dan kita tidak mungkin menyelesaikannya. Tapi kita berusaha, yang di tangan kita dapat diselesaikan sebaik-baiknya. Yang ketiga, negeri ini kan tidak dipimpin oleh satu orang. Saya tidak berpikir seolah-olah menjadi superman. Kita menjadi orang biasa saja.

Yang diketahui publik, MA itu juga bagian sindikasinya mafia hukum.

Saya bersyukur sekarang digunakan istilah mafia hukum, dulu kan semua orang mengatakan mafia peradilan saja. Meskipun kita, saya dan teman-teman berusaha mengatakan masalah hukum di Indonesia bukan hanya masalah peradilan tapi pada waktu itu tidak ada orang yang mendengar. Tetap saja hanya pengadilan dan peradilan yang menjadi sumber persoalan.

Saya bersyukur sekarang orang menyadari bahwa persoalan hukum tidak hanya itu saja. Bahkan ada kemungkinan di temKedua, menemukan sistem yang tepat dan itu membutuhkan waktu. Bagi masyarakat bukan soal waktu, tapi kita bekerja menuju ke sana atau tidak? Paling tidak saya berusaha untuk itu. Ada yang sudah on the track, tapi ada yang belum. Saya ambil contoh, salah satu problem kita, birokrasi. Birokrasi itu, dalam teori, ada yang menganggap mempunyai kekuasaan yang besar sekali di samping DPR, pemerintah dan pengadilan. Tetapi birokrasi kita sepertinya kurang tersentuh oleh usaha-usaha pembaruan ini. Sebabnya apa, saya juga tidak tahu.

Saya ambil contoh kecil, orang sering mengatakan — meskipun ada yang setuju dan tidak setuju tapi tak apa-apa kita jadikan contoh — salah satu sumber dari korupsi yaitu gaji yang tidak cukup.

Andai kata kita sepakat, artinya dalam memberantas korupsi itu adalah mencukupi gaji orang. Bukan hanya mencari orang yang korupsi terus. Sebab, kalau mencari orang yang korupsi terus tapi sebabnya tidak dicari, ya tidak akan selesai.

Kemudian, belum lagi kita membangun disiplin, ini tidak mudah. Oleh karena itu, saya tidak setuju dengan teman-teman yang memudah-mudahkan persoalan. Persoalannya tidak mudah, sangat kompleks. Tapi ya mari kita kerja. Dan situasi seperti ini tidak hanya bekerja, tapi bekerja keras betul.

Sepertinya Bapak dihadapkan pada tembok-tembok lain di luar peradilan.

Ada keuntungannya pengadilan itu,

lembaga independen. Jadi kalau kita, bisa membangun pengertian. Jadi masalah pengadilan itu: masalah mengadili, masalah gedung pengadilan, masalah fasilitas, kemampuan. Masalahnya kompleks.

Salah satu masalahnya adalah anggaran yang kecil, waktu itu. Kalau anggarannya bisa dinaikkan, kita bisa memperbaiki. Saya bicara dengan teman-teman di DPR, anda menyuruh saya menjadi ketua MA tapi kalau uangnya tidak ada bagaimana, saya bilang. Kata mereka, "Nanti akan kami perhatikan." Betul-betul mereka memperhatikan, sehingga MA bisa melaksanakan programnya dengan baik.

Juga misalnya dengan luar negeri, banyak hubungan yang kami lakukan dengan luar negeri. Saya katakan, saya tidak membutuhkan uang anda, saya mau anda membantu kegiatan saya. Tapi jangan anda serahkan uangnya kepada kami. Karena itu, selama saya menjadi ketua MA, kami tidak pernah menerima uang sesen pun dari bantuan luar negeri. Bantuan itu ratusan juta dollar. Kami punya proyek ini silahkan kerja dengan teman-teman di luar.

Kemudian, saya tahu bahwa tidak mungkin pengadilan mengerjakan itu sendiri. Harus unsur masyarakat tahu yang kita kerjakan. Karena itu, waktu saya menjadi Ketua MA, LSM kita ajak. Jadi kita coba kerahkan semua, dengan membuka diri, nyumbang tenaga, pikiran. Itulah cara kami bekerja untuk mengatasi persoalan itu. Begitu juga dengan pemerintah, Presiden dan Departemen Keuangan, ya kita bantulah, walaupun negara punya keterbatasan punya aturan main, tapi kita sampaikanlah kesulitan kita yang mereka tidak tahu.

Lembaga peradilan ini kan sebenarnya independen. Tapi seperti tadi, birokrasi terutama eksekutifnya mempunyai kuasa. Bahkan ke lingkungan MA.

Selama pengalaman saya tidak ada. DPR pun tidak bisa mengintervensi kami. Saya bilang, ini urusan hukum. Di pengadilan bagaimana keputusan hakim. Saya bersyukur zaman saya, teman-teman DPR tidak bertengkar dengan saya. Karena kita sama-sama tidak punya own interest, pribadi. Kita sudah sama-sama sepakati, hakim, pengadilan, nanti kita jaga kalau ini berhasil.

Kita berhasil membangun negeri ini, itu aja. Kemudian birokrasi, mereka tidak boleh mencampuri apapun di urusan pengadilan. Apalagi soal pengurusan anggaran, diserahkan pengelolaannya ke MA. Tidak ada lagi kendali dari pemerintah. Sebab dulu sebelum 2004, urusan dari Departemen Agama, Departemen Kehakiman ada yang di Mabes TNI, sesudah 2004 oleh MA semua.

Ini kan sistem, bukan hanya di lembaga peradilan tapi juga birokrasi dan lembaga lain. Proses penegakan hukum saya kira sulit karena pengaruh sikap feodal itu masih kelihatan. Pendapat Bapak?

Saya kira betul. Itu selalu saya sampaikan, paling tidak di pengadilan, saya dengan teman-teman. Karena saya tidak membawa-bawa kedudukan, saya sangat egaliter. Waktu masih 20 tahun, masih sangat muda selalu berpikir bagaimana demokrasi. Maka waktu saya memimpin MA, saya adalah ketua. Dan yang bawahan saya, tidak. Hakim yang sangat muda di perbatasan Kalimantan, kalau ketemu saya, mendapatkan perlakuan yang sama dengan yang lain. Temanteman mengikuti itu.

Kalau saya feodal, mungkin orang akan patuh kepada saya. Tapi bukan karena ketulusan, bukan untuk mencapai keberhasilan. Sedangkan seharusnya, fokus kita demi keberhasilan bersama, bukan menyenang-nyenangkan orang. Jadi obyektifnyalah jadi ukuran.

Ketika di pengadilan, setiap orang mempunyai andil dalam keberhasilan kita. Saya katakan, betapa hakim harus memperhatikan sungguh-sungguh keputusan hakim itu. Sebab kalau dia mogok, tidak ada putusan. Jadi mesti diperhatikan dengan baik.

Biarpun dari ketua MA memang tidak ada, tapi lingkungan kekuasaan masih seperti itu. Kan masih terpengaruh juga kepada hakimhakim?

Ndak juga. Artinya, secara umum tidak lagi.

Apa perubahan sikap yang signifikan selama Bapak memimpin MA?

Kemauan untuk menjadi lebih baik dari semua teman-teman, memelihara harga diri, memelihara kehormatan sebab masih ada yang nyeleweng. Tapi kita nggak ragu-ragu. Kalau itu ya kita tindak saja. Lebih baik saya mengamputasi ketika masih sederhana daripada merusak semua, meskipun kelihatannya keras tapi apa boleh buat. Yang barangkali memang dalam salah satu tulisan, saya katakan begini, "Salah satu keuntungan saya masuk MA, ternyata saya menemukan banyak orang yang ingin melakukan perbaikan, hanya barangkali momentumnya tidak ada." Kurang bersemangat saja, saya yakin banyak. Hanya soal kesempatan. Di sini pentingnya yang mengajak itu mau.

Problem hukum kita tidak hanya di satu lembaga tapi ada satu sistem di negara ini. Kelihatannya masyarakat awam *hopeless (putus asa)*.

Itu betul, di tengah gelap gulita pasti ada satu bintang. Di tengah orang hopeless (putus asa), ada tempat yang masih berhasil. Dan mari kita besarkan itu sedikit demi sedikit. Kita tahu masalah ini besar, tidak bisa dipecahkan sehari dua hari. Tetapi mari kita sadar, baik masyarakat maupun penguasa, di tengah kegelapan itu ada satu bintang (titik terang – red), meskipun jauh.

MA sebagai benteng terakhir, bisakah Bapak lihat ada yang menerangi kondisi hopeless ini?

Saya yakin banyak. Mereka bisa mengerjakan dan diberi kesempatan. Dan kita sebagai masyarakat selalu mengingatkan mereka. Saya menggunakan bahasa mengingatkan, bukan menghukum orang. Penyakit kita kan menghukum. Mari kita ingatkan kalau ini keliru. Jadi kalau kita menggunakan prinsip selalu saling mengingatkan itu, saya yakin bahwa orang akan terlatih untuk berjalan (on the track).



Pemimpin Redaksi Berita Indonesia Ch Robin SImanullang bertemu dengan Ketua Dewan Pers Bagir Manan, SH di Gedung Dewan Pers (9/8/2010).

Gelorakan Kebangkitan Nasional

Peringatan kemerdekaan RI ke-65 sejatinya merupakan momentum menggelorakan semangat kebangkitan nasional.

ebagaimana di daerah lainnya, perayaan HUT Proklamasi Kemerdekan RI ke-65 di Kabupaten Purwakarta, Jawa Barat, juga dilaksanakan dengan hikmat dan meriah.

Dalam pidatonya, Bupati H Dedi Mulyadi SH menyatakan, peringatan HUT-RI ke-65 yang bertepatan dengan bulan Ramadhan 1431 H ini mengingatkan bangsa ini saat proklamasi 17-8-1945 yang juga jatuh pada bulan Ramadhan. Dengan menyadari hal itu, ia menyebutkan hendaknya perayaan tahun ini menjadi momentum bagi bangsa ini agar semakin mendekatkan diri kepada Allah SWT dengan komitmen menjauhkan perilaku dari hal yang merugikan tatanan hidup berbangsa dan bernegara.

Ia mengatakan, sejatinya peringatan kemerdekaan RI tahun ini merupakan momentum yang tepat untuk menggelorakan kembali semangat kebangkitan nasional, optimisme, serta kemampuan bangkit dari krisis multidimensi.

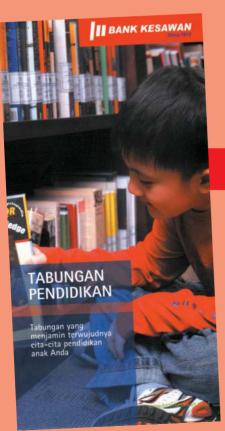


Dedi Mulyadi, Bupati Purwakarta

Semangat yang didengungkan Bupati ini memang tidak berlebihan karena ia sendiri sudah mempraktekkannya. Memasuki tahun ketiga kepemimpinannya, ia telah sukses memajukan pembangunan modernitas dan berkarakter. Strategi pembangunan infrastruktur berupa jalan, jembatan, bangunan sekolah dan sebagainya sudah berhasil merubah kabupaten ini menjadi dinamis. Contohnya, kini hanya butuh waktu satu jam dari kota Purwakarta untuk menempuh setiap desa di kabupaten ini.

Pada tahun 2010, ia juga mencanangkan program "Gempungan di buruan urang lembur", yaitu sebuah program berkumpul bersama masyarakat kampung dimana Bupati mengusung program yang melibatkan interaksi langsung pemerintah dengan rakyat. Setiap hari Senin sejak pagi hingga malam dilaksanakan kegiatan di desa secara bergiliran. Bupati secara langsung memimpin pelayanan kesehatan masyarakat, pelayanan kependudukan, serta pelayanan di bidang pertanian dan peternakan.

Ciri sabumi, Cara sadesa, jawadah tutung biritna, sacara-sacarana, lain tepak sejen igel; itulah Purwakarta, dengan karakter tertentu, ciri tertentu, sehingga dalam pelaksanaan pembangunannya harus ditangani dengan teknik dan cara tertentu pula. BND, AMR



Guna melengkapi kebutuhan nasabah yang kian beragam dalam perencanaan biaya pendidikan, Bank Kesawan meluncurkan produk baru Tabungan Pendidikan. Penandatanganan MOU Kerjasama antara Bank Kesawan dengan Asuransi Mega Life di Jakarta tanggal 21 Juni 2008.

Business Director Bank Kesawan - Entjik S.Djafar menjelaskan, melalui Tabungan Pendidikan diharapkan nasabah dapat **merencanakan biaya pendidikan** anak lebih baik. Jangka waktu yang diberikan sangat fleksibel yaitu mulai dari **1 tahun sampai 20 tahun** dan usia penabung pada saat jatuh tempo adalah 65 tahun, dan setoran rutin setiap bulan besarnya **mulai dari Rp. 100.000,- atau kelipatannya dengan maksimum sampai dengan Rp5 juta.** Mudah melakukan setoran rutin karena secara otomatis Bank Kesawan akan mendebet rekening Tabungan atau Giro setiap bulannya.

Bank Kesawan Luncurkan Tabungan Pendidikan

Selain kemudahan-kemudahan di atas, Tabungan Pendidikan Bank Kesawan juga memberikan perlindungan **asuransi jiwa**. Dalam hal ini apabila penabung meninggal dunia maka setoran rutin bulanannya akan diteruskan oleh Asuransi Mega Life. Jika nasabah mengalami kecelakaan yang mengakibatkan cacat tetap atau meninggal dunia maka ahli waris akan mendapatkan **santunan duka sebesar 250%** dari kumulatif saldo tabungan atau maksimum Rp500 juta, dan manfaat santunan rawat jalan/inap sebesar biaya rumah sakit atau maksimum 25% dari saldo Tabungan Pendidikan.

Sesuai dengan visi Bank Kesawan untuk menjadi Bank terdepan di kelasnya, kini lebih memantapkan posisi dalam kancah persaingan perbankan nasional. Hal ini didukung oleh 32 jaringan layanan yang tersebar di 10 kota di Indonesia dan ATM Kesawan yang siap untuk memberikan pelayanan selama 24 jam sehari serta **bebas biaya transaksi ATM** untuk info saldo, tarik tunai dan transfer antar rekening Bank Kesawan. Akses jaringan ATM Kesawan tersebar di lebih dari **12.000 mesin ATM** yang berlogokan ATM Bersama di seluruh Indonesia.

Informasi lebih lanjut mengenai Tabungan Pendidikan Bank Kesawan, dapat menghubungi Customer Service kami yang terdekat di kota Anda:

Jakarta: 021-350.8888; Medan: 061-415.2929; Bandung: 022-422.0618; Surabaya: 031-568.7530; Denpasar: 0361-233.777; Pekanbaru: 0761-33308; Batam: 0778-456.112; Tanjung Balai: 0623-92688 dan Pematang Siantar: 0622-29666.

Siapa Berani Menutup Berau Coal?



MENINGGALKAN LOBANG: Penggalian batu bara yang dilakukan PT Berau Coal.

Tambang batu bara di Berau Kalimantan Timur tak cuma merusak lingkungan, tapi juga tidak memberi manfaat bagi penduduk setempat. Pemerintah setempat seperti tak kuasa menghadapi ulah perusahaan ini.

ujan yang mengguyur Tanjung Redeb, Berau, Kalimantan Timur, tak mampu menghambat langkah Berita Indonesia untuk mendatangi PT Berau Coal pertengahan Agustus lalu. Meski sebelumnya, keterangan yang diperoleh dari masyarakat mengatakan, tidak mudah memasuki wilayah perkantoran di Jl Pemuda No 40 Tanjung Redeb itu. "Jangankan wartawan, semutpun sulit masuk di areal perusahaan orang hebat di Jakarta itu," kata beberapa warga.

Di pos penjagaan, memang sebelum masuk, petugas sekuriti lebih dulu mengkonfirmasi bagian yang akan ditemui. Itu pun harus menunggu sampai tepat pukul 12.00 siang sesuai janji yang diberikan kepada Kabag Humas Setda Kabupaten Berau. Kalau bukan dengan cara demikian, benar-benar sulit untuk masuk.

Selain soal sulitnya masuk untuk menemui pejabat di perusahaan tambang batu bara terbesar di Indonesia itu, untuk memperoleh keteranganpun tidak gampang, sebab pihak perusahaan sendirilah yang gencar mengajukan pertanyaan. Berapa eksemplar oplah sekali terbit, di mana saja tiras peredarannya, dan siapa saja pembacanya. "Kami perlu informasi yang jelas," kata Bintoro Prabowo, Public Relation Manager kepada S. Leonard dari Berita Indonesia.

Setidaknya, menurut Bintoro Prabowo,

informasi tersebut nantinya bisa dijadikan sebagai bahan pertimbangan buat perusahaan. Apakah media tersebut layak dijadikan langganan atau tidak. Namun, ia lupa, kehadiran Majalah *Berita Indonesia* di perusahaan yang ijin kuasa pertambangannya diterbitkan oleh pemerintah pusat, bukan untuk menawarkan berlangganan, tapi untuk mengkonfirmasi kerusakan lingkungan yang diduga dilakukan perusahaan dengan semena-mena.

Sayangnya, sebelum Bintoro Prabowo sempat menjawab, salah seorang staf yang ikut mendampingi, memberi alasan semua diatur kantor pusat di Menara Karya 11 th Floor Jl HR Rasuna Said Block X-5 Kav 1-2 Jakarta. "Dalam waktu dekat kami akan menerima kunjungan jurnalistik dari Jakarta. Ada sebelas media, terdiri dari media cetak dan elektronik dalam dan luar negeri. Mereka akan meliput kegiatan perusahaan di tiga lokasi, *site* Binungan, *site Sambarata*, dan *site* Lati," ujarnya.

Namun, persoalan sebenarnya bukan lagi masalah media internasional atau media daerah - berbobot atau tidak berbobot. Masalahnya sekarang adalah: "Apakah perusahaan yang telah menguras kekayaan dari perut bumi Berau sejak tahun 1980-an ini konsisten menjaga kelestarian lingkungan". Beberapa tokoh Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) di Berau agaknya sudah jenuh memberi komentar. Mereka mengaku capek meng-

adu kesana-kemari, namun hasilnya kosong. "Mau bertindak seperti yang dilakukan masayarakat di daerah lain kita malu," kata seorang pengurus yang enggan disebut nama.

Pasalnya, kerusakan lingkungan yang diakibatkan perusahaan besar tambang batu bara ini sudah tersebar kemanamana. Semua sudah mengetahui termasuk Sofyan Djalil, selaku Komisaris Utama, yang pertengahan Juli lalu berkunjung ke Kabupaten Berau. Sebelum mendarat di Bandara Kalimarau, Tanjung Redeb, mantan Menneg BUMN ini bersama sejumlah petinggi perusahaan PT Berau Coal melalukan fly over di atas kawasan Berau. Artinya, pasti melihat puluhan lubang raksasa bekas galian batu bara yang dilakukan perusahaan tersebut dibiarkan menganga.

Semua ini bukan mustahil tidak mendatangkan masalah di kemudian hari. Adalah Lembaga Adat Dayak dan Lembaga Adat Banua Kabupaten Berau yang tidak pernah menyerah berjuang terhadap kerusakan lingkungan yang dilakukan perusahaan raksasa ini. Kedua lembaga adat ini bersama tim bentukan Pemerintah Kabupaten Berau sebenarnya sudah pernah melakukan inventarisasi dan evaluasi terhadap kegiatan perusahaan.

Dan, hasil yang ditemukan sungguh mengejutkan. PT Berau Coal telah melakukan pelanggaran terhadap Undang-Undang Lingkungan Hidup dan Peraturan Pemerintah yang berlaku. Perusahaan dalam operasinya melakukan illegal tambang dan illegal batu bara. Semua hasil temuan, terlalu banyak untuk dibeberkan sudah dilaporkan kepada pihak terkait dan instansi pemerintah untuk mengambil langkah hukum. Semua omong kosong. Pejabat mana yang berani menutup Berau Coal," papar seorang pengurus Lembaga Adat yang tidak mau disebut nama.

Seperti diberitakan Harian Radar Tarakan 19 Juli lalu, terkait pengelolaan lingkungan, Bupati Berau, Drs H Makmur HAPK, MM dipuji-puji Sofyan Djalil. Adalah kebijakan Makmur, selama 5 tahun memimpin Berau tidak pernah menerbitkan ijin kuasa pertambangan. Alasan tidak menerbitkan ijin, menjawab pertanyaan mantan Menteri Negara BUMN ini hanya satu. Semua demi keselamatan lingkungan. "Memang banyak yang mendesak agar diberikan kesempatan bagi pertambangan rakyat. Namun, saya tolak agar lingkungan terjaga," katanya. Bagaimana dengan Berau Coal? ■ SLP

2010 Era Kereta Ekonomi AC



Kereta penumpang kelas ekonomi dilengkapi pendingin AC tahun 2010.

Mengembangkan citra melalui penguasaan teknologi dengan berbagai inovasi produk, seperti Kereta Ekonomi AC, menjadi keunggulan PT. INKA saat ini.

ebagai perusahaan yang bergerak di bidang produk kereta api, nama PT INKA di dalam dan luar negeri, khususnya di Asean dan Bangladesh memiliki *brand image* tersendiri karena kualitas dan keandalan produknya. Di Bangladesh misalnya, kereta buatan perusahaan yang berlokasi di Madiun ini sudah akrab dengan masyarakat pengguna jasa kereta di sana.

Kepercayaan konsumen luar negeri terhadap produk PT. INKA semakin baik. Apresiasi di dalam negeri juga sama. Buktinya, perhatian pemerintah kepada INKA makin meningkat, hal itu terlihat dari pesanan berbagai jenis kereta, di antaranya Kereta Ekonomi AC. "Kita pun berharap kerja sama dengan PT. KA sebagai operator kereta api di Indonesia makin baik di masa mendatang, seperti tahun-tahun sebelumnya, dimana INKA pernah mendapat kepercayaan membuat kereta Argo," kata Gunesti Wahyu Handiko, Direktur Komersial PT. INKA.

Lebih jauh Gunesti mencontohkan, di Malaysia, sejak dekade 90-an kereta ekonomi dilengkapi dengan pendingin AC. Sementara di Indonesia, ketika PT. INKA membuat konsep KRL kelas ekonomi AC, yakni KRL-AC untuk kelas bisnis dan ekspres, operator kita sempat menolak. Tapi, sewaktu KRL- AC Sudirman Ekspres dioperasikan, terbukti peminatnya banyak. Kini KRL Ekonomi AC sudah dioperasikan oleh Kereta Commuter Jabodetabek (KCJ). Dimana saat peresmian



Interior kereta ekonomi dengan pendingin AC dan kipas.

KRL seri 05 tanggal 19 Agustus 2010 yang lalu, sistem AC diisi dengan hidro karbon sebagai pengganti freon yang tidak ramah lingkungan.

Jadi kebijakan Dirjen Perkeretaapian untuk meningkatkan pelayanan Kereta Ekonomi AC, menurut Gunesti sangat tepat. Ia bahkan menyebut, tahun 2010 merupakan era Kereta Ekonomi AC.

Khusus mengenai armada kereta baru produksi PT INKA untuk angkutan Lebaran tahun ini, menurut Gunesti, tidak sebanyak tahun lalu, yaitu 75 kereta penumpang. Tahun 2010, baru satu rangkaian, terdiri dari 10 kereta penumpang dan 1 kereta makan/pembangkit listrik yang seluruhnya dilengkapi AC.

"Dari nilai Rp45 milyar yang didasarkan pada kontrak dari Satker Kementerian Perhubungan dengan dana DIPA 2010, sebanyak 13 unit kereta ekonomi AC tipe K3 dan 3 unit kereta ekonomi makan dan pembangkit listrik tipe KMP3 dengan nilai Rp12 milyar, sisanya akan diserahkan akhir tahun 2010," tuturnya.

Secara spesifik ia menjelaskan, kereta ekonomi AC yang baru ini memiliki tempat duduk 2-2, lebih longgar dibanding sebelumnya 2-3. Untuk tempat duduk, tiap kereta menampung 80 penumpang dari sebelumnya 106 penumpang. AC seperti yang digunakan pada kereta kelas eksekutif diimpor dari Jepang. Namun, dengan adanya AC, kebutuhan listrik bertambah sehingga genset yang digunakan lebih besar yaitu 250 KVA, dibanding sebelumnya 35 KVA.

Desain pada jendela, sistem kabel dan sebagainya juga tentu ada perubahan. Dari segi tampilan, KA baru ini beda, interior dan eksteriornya didominasi warna putih, hijau, dan biru mendekati warna lambang Kementerian Perhubungan. Jauh lebih menarik dan keren.

Meski kereta ber-AC, pada saat kondisi emergency, kipas angin dan jendela di setiap ujung bisa digunakan, disesuaikan kondisi penumpang kelas ekonomi. Melalui pendingin ruangan, pengguna jasa KA ekonomi seperti dimanja layaknya naik di kereta ekseskutif.

Menurut Gunesti, KA ekonomi AC ini adalah ide Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, Tunjung Inderawan. Jadi, INKA mengimplementasi ide itu.

Pengembangan Citra Global

Ke depan, PT. INKA katanya akan terus mengembangkan citra dan mutu produk. Baru-baru ini, PT. INKA mendapat kontrak sebanyak 12 kereta penumpang dan 2 kereta pembangkit listrik senilai 4,6 juta dolar AS dari Ara Rail, pabrik kereta api Malaysia. PT. INKA akan mengirim badan kereta dan bodi untuk dirakit oleh Ara Rail, sedangkan kereta pembangkit diekspor utuh (Complete Built Up). Kereta penumpang pesanan pemerintah Malaysia yang dioperasikan oleh KTMB sebagai operator KA Malaysia tersebut akan dikirim pada 2011.

Pada tahun yang sama, PT. INKA juga menyelesaikan pesanan LTA Singapura melalui Hitachi sebanyak 20 unit gerbong datar.

Akhir tahun ini, menurut Gunesti, PT. INKA juga diharapkan oleh mitranya di Bangladesh untuk mengikuti tender 100 kereta penumpang. Sebelumnya, Bangladesh Railways telah mengoperasikan 50 kereta buatan PT. INKA untuk jalur internasional menuju Kalkuta. Kereta penumpang buatan PT. INKA dianggap andal dan interiornya rapi dibandingkan kereta yang dioperasikan di India. RI



PENINJAUAN: Dirjen Perkeretaapian Tunjung Inderawan (tengah) melakukan peninjauan ke Satker Perkeretaapian Cirebon-Kroya. Saat mendapat penjelasan dari Hendy Siswanto (kiri) disaksikan Wakil Dirut PT KA Darmawan Daud.

Jalur Ganda Tingkatkan Kapasitas Lintas Kereta

Membelah bukit di kaki Gunung Slamet untuk membuat jalur ganda kereta merupakan tantangan serta prestisius tersendiri.

ima tahun terakhir ini merupakan era kebangkitan perkeretaapian Indonesia. Disebut demikian karena derap pembangunan kereta api hampir merata di setiap daerah dan kota di Jawa dan sebagian di Sumatera. Variabel yang menjadi tolok ukur adalah untuk meningkatkan kapasitas operasional kereta melalui perbaikan jembatan, track, persinyalan, dan pembangunan baru jalur ganda.

Program Revitalisasi Perkeretaapian Nasional 2010-2014 merupakan jawaban sekaligus tantangan menuju era perubahan. Sebelum program revitalisasi perkeretaapian nasional dicanangkan, berbagai proyek pembangunan prasarana KA juga telah dioperasikan di antaranya, pembangunan jalur ganda Purwokerto-Patuguran sepanjang 34 km melalui anggaran multiyears yang diresmikan oleh Presiden SBY tahun 2009.

Hendy Siswanto, Kasatker jalur ganda Cirebon-Kroya mengatakan, pembangunan Purwokerto-Patuguran melalui anggaran 2010 dilanjutkan ke arah Patuguran-Prupuk sepanjang 37 km dan ditargetkan selesai Agustus 2011. Jalur Purwokerto-Prupuk sepanjang 65 km ini merupakan lintas utama perjalanan kereta api di lintas selatan, dari arah timur ke barat dan sebaliknya.

"Jalur ganda Cirebon-Kroya meliputi, Segmen 1 Kroya-Purwokerto, Segmen 2 Purwokerto-Prupuk, Segmen 3 PrupukCirebon. Pengerjaan jalur ganda saat ini berada di segmen 2. Di mana lintas kereta sangat *crowded* (ramai) dan itu terjadi diantara Purwokerto-Prupuk sekitar jam 8 malam sampai 2 pagi. Maka untuk mengurai kepadatan lintas itu, perlu pembangunan jalur ganda. Sementara Solo-Jogyakarta-Kutoarjo, *double track* sudah beroperasi," tutur Hendy.

Segmen 3 Cirebon-Prupuk dalam program berikutnya. Menurutnya, untuk mendukung operasional kereta di 3 stasiun, Songgong-Larangan-Katanggungan di lintas Prupuk-Cirebon. Ini akan diusulkan untuk dibangun pada anggaran 2011-2012 dengan panjang 45 km. Usulan disampaikan Kadaop III Cirebon kepada Dirjen Perkeretaapian pada saat melakukan peninjauan pembangunan prasarana perkeretaapian di Cirebon-Kroya.

Dinamika

Pembangunan jalur ganda Cirebon-Kroya sepanjang 158km merupakan tantangan terberat yang pernah dilakukan oleh satuan kerja perkeretaapian di Indonesia, dilihat dari lokasi yang di bawah kaki gunung Slamet. Seperti diungkapkan Hendy Siswanto, kita harus menyatu dengan alam dan dinamikanya. Seperti membelah bukit yang tingginya mencapai 60-80m. Dimana kondisinya seperti tegak lurus, memanjang, naik turun dan melintas sungai besar dan kecil. Belum lagi saat musim hujan, bagaimana mengendalikan berbagai situasi yang

berkembang.

Oleh sebab itu, selain peralatan memadai dan teknologi disesuaikan dengan kondisi yang ada, perhitungan cermat, akurat dan tepat. "Alhamdulillah, semua berjalan seperti yang direncanakan, hal itu tidak lepas dari tenaga-tenaga terampil dan profesional yang dilakukan putra-putra terbaik bangsa di bidangnya," ujar Hendy.

Di lokasi antara Petaguran-Prupuk, menurut Hendy, baru pertama kali dikerjakan oleh Perkeretaapian. Dimana jembatan BH 1453 yang berokasi di Bumiayu, *existing* bentangnya 340m dan konstruksi baja sebanyak 15 pilar diganti konstruksi *double track* dengan bentang 340m, bangunan total beton dengan 4 pilar. Bentangnya antara 50m-80m dan 50m melalui sistem beton belovit. Tiang pancang menembus kedalaman tanah sekitar 25-30m.

"Di segmen 2, ini merupakan pekerjaan yang memiliki tantangan tersendiri dan sangat prestisius, dari perhitungan dan ketelitian yang tinggi serta akurasi yang tepat dan konkret," ungkapnya.

Menyinggung pembangunan terowongan, Hendy mengatakan, lokasinya berada di segmen 1. Terowongan di Kebasen dan di Notog dengan panjang sekitar 900 m. Perkembangan saat ini, tidak ada pembangunan terowongan baru. Penggantinya adalah jalur yang membelah bukit. Alasan tidak membuat terowongan baru, tidak lepas adanya bendungan Serayu di depannya. Adanya lengkungan di beberapa titik menjadikan terowongan yang ada akan bergeser sekitar 300 m dari exsiting tinggi bukit.

Adanya Revitalisasi Perkeretaapian Nasional 2010-2014 perlu didukung bersama agar pembangunan perkeretaapian, khususnya jalur ganda di Jawa, semakin meningkatkan kapasitas lintas kereta. Pada akhirnya turut mendukung percepatan perekonomian antar daerah dalam satu provinsi dan antar provinsi menuju masyarakat semakin sejahtera. RI



Rombongan Dirjen Perkeretaapian meninjau kesiapan pembangunan jembatan baru untuk jalur ganda yang lokasinya bersebelahan dengan jembatan lama.

Rumah Semua Agama

Rencana pembangunan masjid dan Islamic Center yang disebut Cordoba House di New York tetap dilaksanakan. Semua orang dari berbagai suku bangsa dan agama bisa berkumpul di sana.

da yang menarik untuk dicatat dalam peringatan ke-9 tragedi 11 September atau yang lebih populer dengan 9/11 di Amerika. Dalam upacara untuk mengenang dan menghormati sekitar 3 ribu korban jiwa dalam tragedi itu, Presiden Obama menyatakan sikapnya terhadap Islam dan mendesak rakyatnya agar bersikap toleran. "Sebagai rakyat Amerika, kita tidak akan dan tidak pernah memerangi Islam," seru Obama. "Bukan agama itu (Islam) yang menyerang negeri kita pada 11 September itu. Pelakunya adalah Al-Qaidah, yang sengaja memutarbalikkan agama, lanjutnya.

Obama pun mendesak agar warga Amerika tidak menyerah pada kebencian dan prasangka. Pernyataan tersebut dilontarkannya di tengah kontroversi tajam seputar ancaman seorang pendeta di Florida untuk membakar kitab suci Al-Quran sebagai peringatan atas tragedi 9/11. Selain itu, juga muncul perdebatan alot soal rencana pembangunan masjid dan Islamic Center sekitar dua blok atau 180 meter dari Ground Zero (lokasi bekas menara kembar WTC) di New York. Protes atas rencana pembangunan masjid di dekat Ground Zero dan ancaman pembakaran Alquran sempat



BERDOA: Presiden Amerika Barack Obama sedang mengheningkan cipta dalam peringatan ke-9 tragedi 11 September di Pentagon Memorial, Arlington, Virginia, 11/09/2010.

memicu reaksi luas di kalangan dunia Islam termasuk Indonesia.

Mereka yang mendukung pembangunan Islamic Center 13 lantai itu berpendapat, tempat itu akan semakin mempererat persaudaraan muslim dan nonmuslim di negara adidaya itu. Tapi sebagian lagi menolak keras karena khawatir bangunan itu justru akan menebar-



TOLERANSI: Mohamed Mostafa Kamal (kiri), rohaniaw berpartisipasi dalam acara penyalaan lilin mendukung Zero (WTC), New York, 10/09/2010.

kan Islamophobia di AS. Salah satunya adalah Pendeta Terry Jones dari Dove World Outreach Center (DWOC), Gainesville, Florida. Jones bahkan sempat mendeklarasikan 11 September sebagai Hari Pembakaran Alquran Sedunia. Tapi rencana itu langsung dikecam, mulai Jenderal David Petraeus yang menjadi panglima militer AS di Afghanistan, Menteri Luar Negeri AS Hillary Clinton, Menteri Pertahanan Robert Gates hingga Presiden Barack Obama.

Kerasnya kecaman dari dalam dan luar AS, membuat Jones membatalkan niatnya. Pendeta Jones sendiri mengaku, pembatalan niatnya karena ia merasa sudah mendapatkan petunjuk Tuhan untuk tidak melakukan aksi membakar kitab suci umat muslim. "Kami membatalkan niat kami. Dan bahkan, kami sekarang juga ikut menentang aksi pembakaran terhadap Kitab suci umat muslim itu," kata Jones didampingi

Feisal Abdul Rauf

Memperkenalkan Islam yang Ramah

Pembangunan masjid di dekat lokasi Ground Zero, New York, adalah ide Feisal Abdul Rauf. Dalam kesehariannya, imam berusia 62 tahun itu selalu ingin menunjukkan bahwa Islam terbuka dan bukan sebuah keyakinan penuh kebencian. Visi inilah yang mendasari pembangunan Cordoba House (nama Islamic Center dan masjid di dekat Ground Zero).

Meski ide Imam Feisal ini menyejukkan namun rencana pembangunan Cordoba House tidak serta merta diterima. Sebab Imam Feisal dicap sebagai tokoh yang 'keras' terhadap politik AS. Dalam sebuah program televisi, Rauf pernah menyatakan bahwa politik kebijakan AS sejatinya menjadi biang nenek moyang yang menyebabkan tragedi 11 September. "Sangat jelas bahwa Osama bin Laden diciptakan Amerika sendiri," kritiknya.

Pada kesempatan lain, Rauf mengkritik AS lagi. "Kita yang di Barat ini cenderung melupakan bahwa di tangan Amerika telah banyak tertumpah darah orang-orang muslim. Bahkan lebih banyak daripada darah yang tertumpah akibat ulah Al-Qaidah. Anda harus ingat bahwa pemberlakuan sanksi AS terhadap Iraq telah mengakibatkan kematian lebih dari setengah juta anak-anak Iraq." Kritik-kritik keras yang dilontarkan Imam Feisal itu kemudian dikutip oleh mereka yang menentang pembangunan Cordoba House. Mereka mengecap Imam Feisal seorang radikal dan akan mengembangkan ajarannya di Amerika.

Selama ini Imam Feisal dikenal sebagai pimpinan Masjid Al Farah. Dia adalah salah satu ulama Islam paling terbuka di Amerika. Dia telah menulis sejumlah buku, termasuk 'Apa yang Benar tentang Islam' (What's Right With Islam). Dalam sebuah wawancara dengan The Christian Science Monitor, Imam Feisal menjelaskan, buku tersebut menyajikan kecocokan antara nilai-nilai

BERITA MANCANEGARA



g pembangunan Islamic Center, dua blok dari Ground

oleh Ketua Masyarakat Muslim Central Florida Imam Muhammad Musri.

Sebenarnya, rencana pembangunan masjid dan Islamic Center yang disebut Cordoba House sudah mulai ditentang sejak 6 Juni silam dimana saat itu, Dewan Masyarakat New York menyokong rencana pembangunan pusat kegiatan masyarakat itu dengan perbandingan 29 suara berbanding 1 suara dan 10 abstain.

Pihak yang menentang rencana itu beralasan bahwa pembangunan masjid dan pusat kegiatan masyarakat yang akan dipimpin oleh Imam Faisal Abdul Rauf dari Cordoba Initiative, akan menjadi "kemenangan" Muslim militan dan kekalahan orang Amerika.

Di sisi lain, Presiden Obama tetap menyatakan dukungannya atas pembangunan kompleks seluas 9.300 meter persegi tersebut. Ia rela dikritik masyarakat AS yang sekitar 78 persen warganya adalah



KONTROVERSI: Imam Muhammad Musri (kanan), dari Islamic Society of Central Florida, berbicara dalam konferensi pers bersama Pendeta Terry Jones dari Dove World Outreach Center, di Gainesville, Florida, 9/9/2010.

umat Kristiani. Obama menegaskan bahwa dukungannya itu murni berlandaskan toleransi. "Jika Anda bisa membangun sebuah gereja di tempat tertentu, Anda pun bisa membangun sinagoge. Jika Anda diperkenankan membangun kuil Hindu di satu tempat, di tempat itu pula Anda diperkenankan membangun masjid," tandas mantan senator muda Illinois itu dalam pidatonya, 11 September lalu.

Pernyataan Obama itu memperkuat pernyataannya di awal bulan suci Ramadan lalu, "Muslim memiliki hak yang sama untuk mempraktikkan agama mereka sama seperti orang lain di negara ini," katanya. "Itu termasuk hak untuk membangun tempat ibadah dan pusat kegiatan masyarakat di properti swasta di Manhattan."

Golongan Republik yang terkenal konservatif langsung mengomentari dukungan Presiden Obama tersebut. Senator John Cornyn mengatakan "tidaklah bijaksana" membangun masjid dekat tempat yang disebut Ground Zero. Di lokasi tersebut lebih dari 2.600 warga Amerika tewas. Ia menggambarkan Presiden Obama terputus dari mayoritas rakyat Amerika, dengan dukungannya pada pembangunan masjid dan Islamic Center

dekat Ground Zero tersebut.

Sedangkan, Walikota New York Michael Bloomberg mengatakan dalam sebuah konferensi pers bahwa pemerintah seharusnya tidak campur tangan dalam masalah agama. Ia mengatakan, menghentikan pembangunan masjid dan pusat kegiatan masyarakat hanya karena lokasinya dua blok dari tempat di mana "kebebasan diserang" akan merupakan hari menyedihkan bagi seluruh negara. Walikota Bloomberg dan pihak-pihak yang mendukung pembangunan pusat kegiatan masyarakat itu mengatakan, hal ini akan menjembatani perbedaan pendapat antara pihak Barat dan dunia Muslim.

Terlepas dari berbagai pro kontra yang muncul, Cordoba House tetap akan dibangun. Di sana akan terdapat sebuah auditorium 500 kursi, teater, pusat pertunjukan seni, pusat kebugaran, kolam renang, lapangan basket, area penitipan anak, toko buku, sekolah kuliner, studio seni, food court, peringatan 11 September, dan ruang doa yang dapat menampung 1.000-2.000 orang.

Bangunan Cordoba House akan menggantikan gaya bangunan Italia 1850-an yang rusak dalam serangan 11 September 2001. Bangunan ini akan berada dua blok dari situs World Trade Center di Manhattan tapi bangunan ini tidak akan terlihat dari situs ini. Beberapa media berita menyebutnya dengan "Masjid Ground Zero".

Sebenarnya Cordoba House disiapkan untuk menjadi tempat bertemu para musuh sebenarnya dari Muslim militan, yaitu Muslim arus utama. Ia akan menjadi tanda perlawanan internal terhadap tirani yang coba diterapkan sekelompok kecil teroris terhadap komunitas Muslim yang lebih luas, yang cita-cita utamanya adalah toleransi dan perdamaian. Nama Cordoba House terilhami oleh kota abad pertengahan di Spanyol, Kordova, di mana orang Kristen, Yahudi dan Muslim hidup sejahtera bersama selama 800 tahun. • CID

yang berlaku di Amerika dan ajaran Islam.

Dia juga pendiri lembaga Masyarakat Amerika untuk Kemajuan Islam, yang salah satu visinya adalah mempersatukan muslim dan nonmuslim melalui program-program akademik, kebijakan, budaya, dan isu-isu terbaru lainnya.

Imam Feisal lahir di Kuwait pada 1948 dan orang tuanya berasal dari Mesir. Ayah dan kakeknya seorang imam. Dia pernah bersekolah di Inggris dan Malaysia. Pada usia 17 tahun, dia pindah ke Amerika untuk meraih gelar sarjana fisika dari Columbia University, New York. Setelah menjadi guru dan bekerja di perusahaan real estate, dia mulai

mempelajari sufisme. Pada 1983, dia mulai memimpin peribadatan di masjidnya dekat WTC, di permukiman TriBecca.

Sepekan setelah WTC runtuh pada 11 September 2001, Imam Feisal langsung mengundang sejumlah pemuka berbagai agama ke pengajian rutin jamaahnya. Dia menyatakan bahwa Islam terbuka dan ramah. Sejak saat itu, dia menjadi perhatian sejumlah organisasi nasional dan internasional untuk menjelaskan Islam dalam berbagai pandangan. Beberapa kali dalam tiga tahun terakhir ini, Departemen Luar Negeri AS mengirim Imam Feisal ke sejumlah negara untuk



menjelaskan bagaimana Islam dipandang di Amerika.



Julia Gillard, PM Australia.

Menang tapi Lemah

Ketidakpastian politik di Australia akhirnya berakhir. Namun, posisi PM Julia Gillard yang lemah di parlemen bisa memicu ketidakpastian yang baru.

emilihan Umum Australia kali ini adalah pemilu yang terseru sejak tahun 1961, saat pemerintah Partai Buruh mempertahankan kekuasaan hanya dengan selisih satu kursi. Julia Gillard dan Tony Abbott bersaing ketika Pemilu Australia yang berlangsung pada 21 Agustus 2010 gagal menghasilkan partai politik yang menang mutlak. Perdana Menteri (PM) perempuan pertama Australia yang didukung Partai Buruh (ALP), Julia Gillard, sekaligus sebagai pihak yang berkuasa di Australia saat ini, mendapatkan 70 kursi. Sementara kubu Partai Liberal-Nasional (LNP), yang mengusung Tony Abbott, sebagai calon perdana menteri mendapatkan 72 kursi. Untuk menang, partai politik harus meraih kuota minimal 76 kursi di parlemen. Oleh sebab itu, parlemen negara ini sempat berada dalam posisi menggantung (hung).

Di sisi lain, hasil Pemilu 2010 merupakan kemunduran yang sangat memukul ALP sebab tiga tahun lalu mantan PM Kevin Rudd berhasil membawa kemenangan telak bagi ALP. Namun Gillard menjatuhkan Rudd 24 Juni lalu. Hal itulah yang membuat ALP kehilangan banyak kursi di parlemen akibat kemarahan publik yang dipicu oleh aksi kudeta internal terhadap Perdana Menteri (PM) terpilih, Kevin Rudd.

Meski demikian, Gillard akhirnya dapat berkuasa lagi setelah meraih kuota minimal di parlemen. Ia berhasil menggaet dukungan dari Partai Hijau dan anggota



Tony Abbott

parlemen dari kubu independen. Mantan pengacara industri itu kemudian dilantik untuk kedua kali sebagai Perdana Menteri (PM) Australia, 14 September lalu.

Kemenangan tipis Gillard itu memungkinkan Partai Buruh mengimplementasikan usulan 30% pajak pertambangan dan menjalankan proyek telekomunikasi senilai USD38 miliar. Kemenangan Gillard pun membuat harga saham-saham milik perusahaan tambang BHP Billiton dan Rio Tinto merosot. Rencana Gillard untuk menetapkan harga emisi karbon juga akan kembali menjadi agenda utamanya. Rencana inilah yang membuat Gillard mendapat dukungan dari Partai Hijau (Greens).

Sayap kiri Partai Buruh kini mendapat 76 kursi di parlemen yang memiliki total 150 kursi. Itu artinya, jika ada satu saja anggota koalisinya yang membelot atau meninggal dunia, pemerintahan yang dipimpin Gillard bisa jatuh. Mantan PM Kevin Rudd yang didepak diangkat menjadi menteri luar negeri Australia. Keberadaan pria yang mirip 'Harry Potter' itu menunjukkan potensi perpecahan dalam kabinet baru Gillard karena di dalamnya ada juga orang-orang yang dianggap sebagai perancang kudeta terhadap Rudd. Namun, Gillard berharap pelantikannya itu sebagai awal baru.

Kini dia harus menghadapi berbagai tugas berat, termasuk memperkenalkan kebijakan pajak yang baru tentang pembagian profit sumber daya alam, langkah pengurangan polusi, serta menjaga keutuhan koalisi pemerintahannya yang terdiri atas anggota parlemen Partai Hijau yang sangat peduli lingkungan dan anggota parlemen independen yang condong konservatif. "Saya pikir pemerintahan ini tidak stabil sejak awal. Pemerintahan akan sulit menangani isu demi isu untuk disahkan sebagai kebijakan," ujar pengamat politik Peter van Onselen.

Kehadiran Gillard yang tidak menikah, atheis, dan tak memiliki anak itu di pentas politik Australia merupakan sebuah fenomena. Gillard lahir pada 29 September 1961 di Barry, kota pelabuhan di pertambangan batubara Welsh. Dia memiliki saudari kandung bernama Alison. Gillard baru berusia empat tahun saat berlayar ke Australia dengan membawa sebuah boneka koala pada 1966.

Kala itu orang tua Gillard mengambil kesempatan dalam skema murah migrasi 10 poundsterling ke Australia agar Gillard mendapatkan udara yang lebih hangat demi merawat penyakit paru-paru yang kronis. Itulah mengapa Gillard disebut juga berasal dari seorang 'Ten Pound Pom.' "Dokter mengatakan, Julia Gillard tidak akan mampu tumbuh besar di cuaca yang sangat dingin. Dokter itu bilang, 'Bawa dia ke iklim yang lebih hangat'. Karena itu, kami ke Australia," ungkap ibunya, Moira Gillard.

Dari latar belakang keluarga sederhana, dia menjadi wanita pertama yang menjadi PM Australia. Bahkan, dia berkuasa melalui cara yang kontroversial, kudeta internal buruh terhadap PM Kevin Rudd pada 24 Juni. Dia lantas mengumumkan pemilu tiga pekan setelah Rudd terguling. Tapi, pemilu 21 Agustus menghasilkan hung parliament atau tanpa pemenang kursi mayoritas, pertama dalam 70 tahun terakhir.

Saat ini Australia memiliki empat partai politik utama. Partai Buruh Australia (ALP) adalah Partai Sosial Demokrat yang didirikan oleh gerakan buruh Australia. ALP telah berkuasa sejak akhir 2007. Partai Liberal adalah partai sayap kanan tengah. Partai Nasional Australia, sebelumnya Partai Negeri, adalah partai konservatif yang mewakili kepentingan pedesaan. Partai Hijau Australia adalah partai sayap kiri dan lingkungan. PAN

Lensa Unik Untuk Mata Juling

Jangan buru-buru putus asa bila Anda mengalami kelainan mata seperti mata juling. Dengan pemakaian kacamata berlensa prisma, gangguan melihat ganda/dobel akibat juling dapat diatasi.

asus strabismus atau yang lebih dikenal dengan mata juling sesekali ditemui di masyarakat. Kelainan otot bola mata ini membuat kedua pupil mata terlihat tidak simetris. Penderitanya pun mengalami banyak keluhan. Masalah estetika/keindahan menjadi hal yang utama. Gangguan penglihatan seperti melihat ganda/dobel, pusing, adalah keluhan yang umum bagi penderita strabismus.

Strabismus (mata juling) adalah suatu kondisi dimana kedua mata tidak tertuju pada satu obyek yang menjadi pusat perhatian secara bersamaan. Keadaan ini bisa menetap atau dapat pula hilang timbul yang muncul dalam keadaan tertentu saja seperti saat sakit atau lelah disebut strabismus laten (tersembunyi).

Contoh strabismus menetap misalnya esotropia (mata bergulir ke arah dalam), eksotropia (mata bergulir ke arah luar), hipertropia (mata bergulir ke arah atas) dan hipotropia (mata bergulir ke arah bawah). Semua jenis strabismus ini mengakibatkan gangguan berupa perbedaan garis pandang kedua mata saat melihat obyek. Salah satu mata dapat tepat ke satu titik obyek, sedangkan garis pandang mata yang satunya lagi meleset dari titik obyek.

Kondisi di atas akan menimbulkan ketidaksempurnaan kedalaman persepsi penglihatan. Seyogyanya kedalaman persepsi yang sempurna atas suatu benda yang dilihat didapat dari gabungan informasi penglihatan mata kanan dan mata kiri. Kedua informasi tersebut akan difusikan di otak hingga diperoleh kesan 3 dimensi dari obyek tersebut.

Dr. Ferdiriva Hamzah, SpM menjelaskan bahwa pada pasien strabismus, perbedaan garis pandang itu mengakibatkan gejala diplopia (melihat obyek jadi nampak ganda atau berbayang) dan menimbulkan keluhan pusing. Ini biasanya terjadi pada orang dewasa, di mana mata sudah tidak mampu beradaptasi dan mengabaikan ketidaksamaan informasi yang diterima dari mata kanan dan kiri.

Berbeda dengan pasien dewasa, anakanak dengan mata juling tidak mengeluhkan pandangannya dobel atau pusing. Hal ini disebabkan karena otak anak akan mengabaikan ketidaksamaan informasi, dan memproses informasi dari salah satu mata yang masih baik. Ini membuat mereka tidak memiliki kedalaman per-

Strabismus Normal Hypotropia (eye turns down) Hypertropia (eye turns up) Exotropia (eye turns out) Esotropia (eye turns in)

sepsi penglihatan yang bagus.

Lebih lanjut Dr. Ferdiriva mengatakan, penyebab strabismus adalah ketidakseimbangan kerja otot-otot yang memegang dan menggerakkan bolamata. Terdapat enam otot mata yang mengontrol pergerakan bolamata. Dua otot untuk menggerakan ke arah horizontal, 2 otot untuk vertikal, dan 2 otot lagi untuk memutar. Pada saat mata melihat ke satu titik obyek, diperlukan kekompakan kerja keenam otot tersebut agar kedua bolamata dapat mengarah ke satu titik.

Strabismus terjadi pada kira-kira 2% anak-anak usia di bawah 3 tahun dan sekitar 3% remaja dan dewasa muda. Kondisi ini dialami pria dan wanita dalam perbandingan yang sama. Strabismus

mempunyai pola keturunan, misalnya salah satu atau kedua orangtuanya strabismus, kemungkinkan anaknya akan strabismus juga. Ada pula kasus yang tanpa riwayat strabismus dalam keluarga. Anak-anak disarankan untuk dilakukan pemeriksaan mata saat usia 3-4 tahun. Bila terdapat riwayat keluarga strabismus, pemeriksaan mata disarankan lebih dini yaitu saat usia 12-18 bulan.

Bapak Kastam, seorang RO (Refraksionis Optisien) yang telah berpengalaman lebih dari 15 tahun di optik menjelaskan cara memeriksa pasien strabismus. Dengan teknik sederhana cover test, strabismus laten dapat diketahui. Caranya, pemeriksa dan pasien berhadapan sejarak jangkauan tangan. Lalu, pasien diminta untuk melihat lurus jauh di belakang pemeriksa, sementara pemeriksa menutup sebelah mata yang diperiksa dengan telapak tangannya. Kemudian buka secara tiba-tiba dan perhatikan mata yang baru saja ditutup tersebut. Bila nampak ada gerakan bolamata yang bergulir ke arah horisontal atau vertikal, berarti yang diperiksa tersebut menderita strabismus laten.

Kasus strabismus dapat ditolong dengan pemberian kacamata berlensa prisma. Selain itu juga dapat ditangani dengan tindakan operasi untuk memperbaiki keseimbangan otot pemegang bolamata. Pada beberapa kasus, bisa diperlukan tindakan penutupan sebelah mata (sementara) untuk mencegah terjadinya diplopia.

Lensa prisma adalah bentuk lensa di mana terdapat puncak/bagian yang tipis (apex) dan bagian yang tebal/dasar (base) yang dengan perbedaan bentuknya itu bisa memindahkan bayangan, dimana nilai 1 prisma itu berarti akan memindahkan bayangan sejauh 1 cm dari objek yang berjarak 1 meter.

Pada pasien strabismus laten pemakaian lensa prisma dapat bersamaan dengan kacamata normal maupun dengan ukuran myopia, hypermetropia dan astigmatisma. Erlina, 22 tahun, berbagi pengalaman setelah menggunakan lensa prisma. "Mata kanan saya -1 sedang mata kiri saya -1/2 dan saya sering melihat benda jadi dobel. Paling susah saat saya harus membaca koran yang tulisannya kecilkecil," kata Erlina.

"Saya mendapat resep kacamata dengan 2 macam lensa. Lensa ukuran myopia untuk atasi minus saya dan lensa prisma untuk atasi juling laten saya. Hasilnya benar-benar membantu. Penglihatan saya sekarang tidak berbayang lagi dan saya juga jadi tidak mudah pusing lagi," akunya kepada *Berita Indonesia.* ■ DGR

Geliat eBook Reader

Seiring dengan perkembangan e-book, perangkat e-book reader pun mulai banyak bermunculan. Namun belum ada satupun e-book reader yang bisa menampilkan semua versi e-book, berwarna dan mampu memainkan file multimedia.

ejumlah pengamat memperkirakan, usaha e-book akan mencapai skala bisnis 6 miliar dollar AS per tahun dan akan mengancam bisnis penjualan buku tradisional, termasuk berbagai penerbitan koran dan majalah. Meskipun begitu, bukan berarti buku biasa akan hilang. E-book hanyalah salah satu jalur distribusi baru, paralel dengan buku cetak dan buku saku. Saat

Amazone

Kindle 2

ini, beberapa pengarang buku memasarkan buku hardcover-nya ke tokotoko buku sekaligus membuat dan mengedarkan versi digitalnya ke internet.

Kehadiran e-book semakin diperkuat oleh kehadiran e-Book Reader (pembaca buku digital), seperti iPad besutan Apple, Kindle keluaran Amazon, Nook buatan Barnes & Noble, dan perangkat sejenis lainnya.

Sejauh ini, e-book reader dibagi dalam dua kelas vakni reader dan Tablet-PC. Reader seperti Kindle, Nook dan Sony Reader mengan-

dalkan teknologi e-ink. Kelebihan-kelebihan teknologi e-ink adalah layarnya terlihat seperti kertas, tidak mengakibatkan silau di mata dan saat membaca layaknya seperti membaca buku cetak biasa. Teknologi ini memerlukan energi listrik saat membuka halaman saja. Bila anda sedang membaca halaman tersebut atau tidak sedang memindah halaman maka alat ini tidak mengkonsumsi energi listrik. Jadi alat ini sangat hemat energi. Sekali charge baterai bisa bertahan selama berminggu-minggu.

Selain itu, kita bisa membaca menggunakan ebook reader di tempat terang atau di bawah sinar matahari tanpa silau sama sekali. Karena alat ini tidak memiliki backlight (penerangan latar belakang) untuk menyalakan layarnya seperti halnya layar komputer. Kelemahan terbesarnya, perangkat ini hanya menampilkan gambar statis dan satu warna - video warna tidak dimungkinkan.

Sebaliknya, bagi tablet-PC seperti iPad dan JooJoo yang mengandalkan teknologi LCD – warna-warna cemerlang, penerangan latar belakang - bisa menampilkan konten multimedia. Majalah dapat diper-







cantik dengan video dan konten interaktif. Namun kelemahannya, mata cepat lelah dan perangkat ini lebih boros baterai.

Di sisi lain, ada sejumlah pembatasan yang membuat orang tidak bebas menggunakan e-book yang dia peroleh di perangkatnya. Masing-masing perangkat masih mengusung format tertentu dan belum ada perangkat yang bisa membuka semua format e-book. Misalnya, iPad hanya membuka iBooks bagi produknya sendiri. Sedangkan Amazon menggunakan sistem sendiri, AZW DRM, yang hanya dapat ditangani Kindle. Perangkat seperti Sony Reader atau perangkat lain yang berbasis open source, tidak bisa digunakan untuk berbelanja di Amazon atau Apple. Pembatasan-pembatasan yang ada ini membuat bertukar buku dalam lingkungan keluarga atau teman saja menjadi tidak mudah.Hal lain yang membuat kita berpikir ulang untuk membeli e-book reader adalah harganya yang masih mahal. Selain itu, konten berupa buku, surat kabar dan majalah masih sangat terbatas terutama di Indonesia.

Kalaupun kita harus memilih, belum ada pilihan yang memuaskan untuk saat ini. Bila kita memilih Kindle 2, Sony Touch PRS atau Nook, kita harus siap cuma bisa membaca ebook hitam putih. Ketiga perangkat ini hanya cocok untuk membaca e-book jenis buku. Sedangkan bila kita memilih iPad atau Joo-Joo, kita memang bisa menampilkan beragam e-book yang berwarna, berukuran besar dengan dukungan multimedia seperti majalah dan surat kabar, namun perangkat ini harganya mahal dan layarnya yang berbasis

BERITAINDONESIA, September 2010

Amazon Kindle 2

Harga (sekitar) US\$260

Display Monokrom/6 inchi Ukuran (cm) 20.3 x 13.5 x 0.9 Resolusi 800 x 600 2 GB Memori internal : Tidak ada Memori tambahan

: AZW, MOBI, PRC, Format file TXT

Berat : 250 gram Durasi Baterai : 1 minggu

Sony Touch PRS-600

Harga (sekitar) US\$400

Display : Monokrom/6 inchi Ukuran (cm) : 17,4 x 12,1 x 0,8 Resolusi 800 x 600 : 512 MB Memori internal

Memori tambahan : SD Card Memory

Stick

EPUB, PDF, DOC, Format file

TXT

Berat 558 gram Durasi Baterai : 7.500 halaman

Apple iPad

: US\$500 - 1000 Harga (sekitar) Display : Warna/9,7 inchi Ukuran (cm) : 24 x 19 x 1,3 Resolusi : 1.024 x 768 : 16, 32, atau 64 GB Memori internal

Memori tambahan : Tidak ada Format file EPUB, PDF : 680 gram Berat Durasi Baterai : 10 jam

nook

Harga (sekitar) : US\$149 - 199 : Monokrom/6 inchi Display Ukuran (cm) : 19,6 x 12,5 x 1,3 Resolusi : 600 x 800

Memori internal 2 GB Memori tambahan : microSD Format file EPUB, PDF eReader PDB

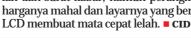
Berat : 350 gram : 10 hari Durasi Baterai

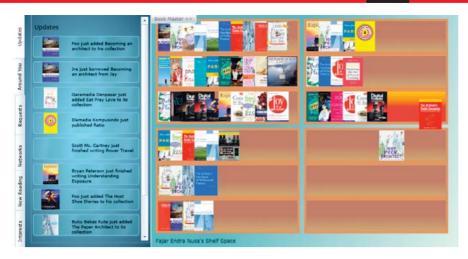
JooJoo

Durasi Baterai

Harga (sekitar) : US\$475 Display : Warna/12 inchi Ukuran (cm) : 32,5 x 19,8 x 1,9 Resolusi : 1.366 x 768 : 4 GB Memori internal Memori tambahan : tidak ada Format file : tidak ada Berat : 1.100 gram

: 5 jam





Web 2.0 Perbukuan di Indonesia

Sejumlah situs kini mencoba peruntungan bisnis dengan melakukan terobosan untuk membangkitkan serta menumbuhkan geliat buku dan dunia tulis menulis di tingkat lokal.

eberapa tahun terakhir ini, dunia buku elektronik (e-book) sedang menjamur di kalangan para penikmat buku. Sifatnya yang mudah didapat, ringkas, dan bisa dibaca di mana saja: laptop, komputer bahkan handphone membuat buku elektronik menjadi sebuah cara baru dalam menikmati buku. Kehadiran perangkat digital reader seperti Kindle 2, Sony Touch PRS, Nook, JooJoo dan iPad membuat banyak orang tertarik ingin mencoba alternatif baru dalam membaca buku ini.

Di Indonesia sendiri, sejumlah pemain mencoba peruntungan dengan mencoba tampil beda melawan arus mainstream industri buku versi cetak. Papataka.com yang melakukan soft launching Juni lalu, misalnya mulai memperkenalkan diri pada sebuah stan di Pesta Buku Jakarta Juli lalu.

Sebagai situs penerbit digital dan pengecer konten berbasis web, Papataka berusaha menyediakan berbagai jenis buku dalam berbagai bahasa, dalam format buku elektronik. Tidak sebatas itu saja, mereka juga menjual perangkat digital reader dan berencana menjual majalah elektronik dan koran elektronik.

Papataka menyambut para penerbit yang ingin menjual atau mendistribusikan karya mereka melalui web mereka. Karya ini mencakup buku, majalah, komik, koran, serta berbagai jenis bacaan lainnya. Hanya dengan membayar harga penyimpanan digital, Papataka mengijinkan penerbit untuk menentukan sendiri harganya. Keuntungan lain bagi para penerbit adalah Papataka memberikan 80% dari harga penjualan ke penerbit, dan juga tidak adanya kontrak penerbitan eksklusif antara Papataka dengan penerbit. Salah satu pekerjaan berat yang dihadapi Papataka saat ini adalah mereka harus tekun mengedukasi pasar sehingga para penulis menjadi semakin tertarik dengan layanan mereka.

Selain Papataka, ada beberapa pemain yang sudah datang lebih dulu. Evolitera.co.id, misalnya, yang diluncurkan awal Februari lalu juga mencoba merangkul para penulis dan penikmat buku digital. Uniknya, Evolitera menjadi satu-



satunya startup Indonesia yang mampu masuk ke Un-Conference, Singapura tahun 2009 silam. Evolitera juga terpilih menjadi Best Creative Fellowship dari Indigo Awards dari Telkom. Semua prestasi itu dicapai sebelum live.

Dengan memanfaatkan Evolitera, para penulis buku dapat mengunggah (upload) buku digital mereka dan mendapatkan uang bila buku itu diunduh oleh user lain. Evolitera sendiri mendapatkan uang dari bagi hasil dengan sang penulis buku. Istilah yang Evolitera gunakan: sponsorship.

Selain model bisnis seperti itu, Evolitera juga masih membuka pintu untuk donasi dari para pembaca buku yang ingin menyumbang untuk sang penulis buku yang dia sukai. Jadi dengan adanya beberapa revenue model seperti ini, Evolitera mampu membuka beberapa kesempatan mendatangkan uang.

Ada lagi NulisBuku.com yang tak mau ketinggalan meramaikan perpindahan budaya buku dan tulis menulis dari dunia konvensional ke dunia digital. User bisa mengirimkan naskah, mengedit, membuat cover buku, menentukan harga, menyusun pola promosi dan mengelola komunitas bersama para pembacanya. semua bisa dilakukan melalui Nulis-Buku.com. Nulisbuku.com juga menyediakan layanan mencetak buku (Print on Demand) namun dengan jumlah pesanan tertentu. Ibarat bayi yang baru lahir, NulisBuku masih bertumbuh dan mulai belajar berjalan. Bila Anda membuka situsnya, masih banyak kategori buku yang kosong.

Sedangkan situs BukuQ.com - belum resmi dirilis untuk publik - akan mencoba peruntungan dengan menjadi One Stop Service Book Collection Network, yang merupakan sebuah tempat dimana penyedia buku, penggemar buku saling berkumpul dan berbagi informasi tentang segala hal tentang buku. Penyedia buku yang dimaksud adalah penerbit, toko buku dan perpustakaan.

BukuQ, aplikasi karya Fajar Endra Nusa asal Bali yang berhasil menjadi salah satu karya terbaik dari kompetisi Indosat Wireless Innovation Contest (IWIC) 2009 ini rencananya menawarkan sejumlah keunggulan seperti location based dimana penggemar buku bisa mengetahui tentang buku favorit mereka di lokasi terdekat ; Connected dengan social networking, aplikasi ini nantinya akan terhubung dengan platform social networking seperti Facebook dan Twitter; User Experience, dengan memakai teknologi Silverlight, BukuQ akan memanjakan interface dengan fasilitas panning, zooming, picking. Bila sudah resmi diluncurkan, BukuQ akan bersaing dengan Goodreads dan Shelfari.

■ CID

Budaya Penuh Mistis Nusantara

Indonesia, selain kaya dengan pemandangan alamnya yang indah, juga kaya dengan budaya, termasuk yang berbau mistis.

erbagai budaya mistis tersebar di seluruh daerah di Indonesia mulai dari Sabang sampai Merauke. Budaya mistis ini tidak bisa dicerna oleh akal pikiran secara rasional, namun keindahan yang terkandung di dalamnya jelas bisa dirasa. Berikut beberapa budaya mistis di 5 pulau besar di Indonesia.

Sumatera - Patung Sigale-gale dari Samosir

Sigale-gale, patung kayu yang dapat menari (manortor), dijumpai hanya di Samosir (Tomok-Simanindo). Konon merupakan penjelmaan anak Raja Rahat yang meninggal karena sakit. Raja Rahat sedih kemudian jatuh sakit dan meminta para pembantunya membuat patung sebagai peringatan, yang digerakkan tenaga gaib untuk menari.

Versi lain asal usul Patung Sigale-gale adalah, konon seorang dukun bernama Datu Partaoar ingin sekali mempunyai anak laki-laki atau perempuan. Suatu ketika dia menemukan sebuah patung cantik di tengah hutan, persis seperti seorang gadis yang tubuhnya terlilit kain



Patung atau boneka Sigale-gale di Samosir.

dan beranting-anting. Dia kemudian membawa gadis itu setelah mengubahnya dari patung menjadi manusia. Istrinya yang juga berharap-harap selama ini untuk mempunyai keturunan memberi nama gadis itu dengan nama Nai Manggale. Dia menjadi gadis yang disenangi penduduk karena kelembutannya. Suatu ketika dia mendapatkan pendamping hidup. Namun seperti ibunya, ia tidak dapat melahirkan keturunan secara biologis. Dia pun berkata kepada suaminya yang bernama Datu Partiktik agar memesan pematung untuk membuatkan sebuah patung yang bisa menari di samping jenazahnya kelak. Patung tersebut dinamai Sigale-gale. Berdasarkan versi itulah kiranya tarian Sigale-gale pernah ditemukan dengan pasangan laki-laki dan

Sigale-gale secara etimologis dapat berarti "yang lemah gemulai". Demikianlah sebenarnya kesan melihat tarian boneka Sigale-gale. Entah mungkin juga mereka kembar. Yang laki-laki namanya si Manggale dan perempuan bernama Nai Manggale.

Boneka ini akan menampilkan tarian pada pemakaman yang diberi nama Tortor Si Gale-gale. Tujuannya adalah untuk menghilangkan karma buruk karena kecewanya almarhum yang meninggal tanpa sempat punya keturunan. Orang Batak memiliki kepercayaan, apabila seseorang meninggal tanpa anak, terutama anak laki-laki, maka akan membawa petaka karena jiwanya mengembara tanpa ada keluarga yang berdoa untuknya. Sesuai dengan kepercayaan setempat, setelah upacara pemakaman, Si Gale-gale harus dihancurkan.

Jawa - Tiga Gua Mistis Pemberi Berkah, Keturunan, dan Kecantikan, dari Dieng

Ada tiga gua di area wisata Pegunungan Dieng, Wonosobo, Jawa Tengah, yang lekat dengan motis supranatural sehingga sering diigunakan untuk bersemedi. Ketiga gua itu adalah Gua Sumur, Gua Semar, dan Gua Jaran.

Gua Semar dinamai seperti itu karena penduduk setempat percaya bila gua ini dijaga oleh Eyang Semar. Banyak orang bersemedi di gua ini dengan tujuan



Goa Sumur di Wonosobo, Jawa Tengah

menginginkan keselamatan dan berkah. Konon, Presiden Soeharto disebut pernah bertapa di gua sepanjang empat meter ini pada 1974.

Tidak jauh dari Gua Semar terdapat Gua Sumur. Di depannya ada arca wanita dengan membawa kendi. Gua ini memiliki kolam kecil yang airnya konon bertuah. Banyak yang percaya air di Gua Sumur ini bisa menyembuhkan berbagai penyakit dan membuat kulit jadi lebih cantik. Air tersebut juga digunakan umat Hindu dari Bali di upacara Mabakti atau Muspre.

Gua berikutnya, yaitu Gua Jaran, yang sering dipakai kaum perempuan untuk bertapa jika ingin punya anak. Legendanya, dulu saat hujan lebat, ada seekor kuda berteduh di gua ini. Setelah hujan reda, kuda itu keluar dalam kondisi sudah bunting. Di antara tiga gua itu, Gua Jaran bisa dimasuki tanpa juru kunci. Sementara Gua Sumur dan Gua Semar, bila tidak ada juru kunci biasanya dikunci untuk menjaga kesucian.

Kalimantan - Tato Mistis Wanita Dayak

Tato pada wanita Dayak diberikan karena keahlian di bidangnya masing masing.

Wanita ditato sebagai penghargaan karena keberhasilan mereka dalam menenun, menari, ataupun menyanyi. Corak dan gambar tato pada wanita Dayak diberikan berbeda-beda sesuai dengan

BERITA BUDAYA



keahliannya.

Pada kaum wanita, tato berhubungan dengan kepercayaan atau religi. Tato diyakini menjadi suatu penerangan atau obor yang akan menemani seseorang ketika ia mengalami kematian, yaitu sebagai teman dalam menjalani keabadian. Maka dari itu, tato yang semakin banyak merupakan suatu hal yang baik. Karena, semakin banyak tato di tubuh



Tato wanita Dayak di Kalimantan.

mereka, berarti semakin banyak obor yang akan menemani mereka menempuh jalan keabadian setelah kematian.

Ketika roh seorang suku Kayan (salah satu bagian dari suku Dayak) pergi meninggalkan raganya, maka roh tersebut pergi ke desa kematian. Dalam perjalanan tersebut, roh mengalami berbagai rintangan dalam perjalanan spiritual tersebut. Yang paling sulit setelah kematian adalah melalui Sungai Kematian. Berdasarkan tradisi, jika roh memiliki tato, mereka bebas untuk melewati Sungai Kematian melalui kegelapan di sisi yang lain. Meskipun dunia tersebut sunyi dan tidak nyaman, roh-roh yang memiliki tato mulai terbakar dengan cemerlang dan perlahan mereka akan terbawa ke tempat peristirahatan terakhir, dimana mereka dapat berjumpa dengan para nenek moyang atau leluhur mereka.



Sulawesi - Bambu Gila Permainan Mistis dari Ternate

Permainan ini melibatkan kekuatan supranatural untuk menjalankannya, walaupun tidak diperlukan ritual tertentu. Sebatang bambu dipegang oleh beberapa orang. Lalu oleh seorang dukun, bambu ini diberi mantera. Lama-kelamaan bambu ini terasa berat hingga orang-orang yang memegangnya berjatuhan ke tanah. Pelaksanaannya biasanya diiringi dengan musik perkusi. Bambu sepanjang tujuh ruas itu sangat sulit dijinakkan. Bahkan ketika dipeluk orang-orang bertenaga kuat sekalipun. Semisal enam pencalang - sekuriti adat Bali - yang kekar-kekar. Mereka seperti diayun oleh bambu yang tak begitu besar itu.

Kekuatan tarian bambu gila ini bukan main. Kalau tidak dijaga oleh beberapa pembantu pawang, para pembawa bambu gila ini bisa dibuat puyeng. Selama hampir tiga puluh menit, enam pembawa bambu gila ini diajak mengitari lapangan seluas 50 meter persegi. Ayunan yang mengikuti irama gamelan, awalnya pelan. Tetapi kemudian menjadi kian keras sehingga membuat mereka yang memegangnya kewalahan mempertahankan posisi pegangannya.

Di akhir pertunjukan, bambu yang tadinya bisa dibawa seorang saja, ketika dilepaskan bagai besi berton-ton beratnya, sehingga sang pawang tak kuasa menahan bambu yang telah diletakkan di tanah.

Uniknya, meski sudah selesai, daya gaib dari bambu itu tidak mau lepas kalau tidak diberi makan api. Oleh karena itu, dibuatlah api dari kertas yang dibakar. Sang pawang pun melahap api dengan telapak tangannya tanpa dilambari pengaman. Setelah itu, sirnalah daya gaib bambu itu sementara sang pawang lemas kelelahan.



Irian Jaya - Situs Purbakala Mistis Tapurarang di Papua Barat

Tebing bebatuan terjal di Kokas, Kabupaten Fakfak, Papua Barat, menjadi saksi sejarah kehidupan nenek moyang penduduk Papua di zaman megalitikum. Dinding-dinding cadasnya berhiaskan beragam lukisan dengan dominasi warna merah dan kuning.

Ada gambar telapak tangan, mata, telapak kaki, wajah manusia, lumbalumba, cicak, hingga dedaunan. Masyarakat setempat menyebut deretan tebing berlukis itu Tapurarang. Proses pembuatan lukisan itu tidak dengan disapu melainkan seperti disembur. Bercakbercak cat berpewarna alami terlihat di tepian masing-masing objek. Walaupun sudah berumur ribuan tahun namun lukisan-lukisan ini masih terlihat jelas.

Lalu apa makna dari lukisan cadas Tapurarang? Menurut masyarakat setempat, lukisan-lukisan itu terjadi akibat kutukan dari Kaborbor, hantu penguasa lautan yang paling menakutkan. Konon, ada sebuah perahu nelayan tiba-tiba karam. Seluruh penumpang selamat kecuali seorang nenek tua, yang akhirnya meninggal tanpa ada seorang pun yang berusaha menolong.

Karena sakit hati, arwah si nenek berubah menjadi Kaborbor. Lalu dia mengutuk semua penumpang yang selamat dan hasil laut menjadi lukisan tebing. Tak mengerankan bila sampai kini situs Tapurarang termasuk sakral bagi warga lokal. DAP

Eva Kusuma Sundari

Sosok Idealis



Saat citra anggota DPR kian merosot karena buruknya kinerja dan korupsi, Eva Kusuma Sundari masih tetap dengan semangatnya hadir sebagai sosok idealis yang terus memperjuangkan aspirasi

rakyat. Tahun lalu, politisi perempuan dari fraksi PDIP ini bahkan masih menyempatkan diri mengikuti rangkaian Pansus RUU MPR, DPR, DPD, dan DPRD (MD3) meski tengah hamil tua. Eva ingin memastikan idenya untuk menghadirkan lembaga baru di DPR yang secara khusus memantau pelaksanaan APBN dan APBD tidak terpental dalam proses pembahasan. Usulannya akan keberadaan lembaga bernama Badan Akuntabilitas Keuangan Negara (BAKN) itu akhirnya menjadi bagian dari UU MD3 yang disahkan DPR. Berkat kegigihannya menghadirkan BAKN, Eva mendapatkan apresiasi dari United Nations Office on Drugs dan Crime (UNODC). Karena dinilai memiliki andil penting dalam upaya pembaruan anti korupsi di internal DPR, ia juga dinobatkan sebagai tokoh antikorupsi pada 23 Agustus 2010.

Dewi Hughes

Memberantas Buta Aksara

Pada bulan Ramadhan tahun ini, presenter Dewi Hughes tidak berhenti berkampanye. Duta anti perdagangan manusia tersebut sibuk membantu Kementerian Pendidikan Nasional (Kemendiknas) memberantas buta aksara. Dirinya mengaku senang bisa memberi semangat kepada warga yang buta aksara atau buta

huruf untuk terus belajar. Pendiri Dewi Hughes Foundation Internasional (DHFI) yang juga memiliki I-Hughes Scholling ini mengungkapkan sedikitnya seminggu sekali ia keluar kota untuk mengunjungi



peserta didik di sekolah informal pengentasan buta aksara. Ia mengaku selama bulan Ramadhan lalu, sudah tujuh kali mengunjungi sekolah informal ke luar pulau. Selain mengajar, ia juga mengajar keterampilan memasak. Saat melakukan hal tersebut dirinya mengaku buka puasa bersama. "Nah, ya itu. Saya jadi bisa buka

bareng makanan khas daerah. Itu asli masakan bikinan peserta didik lho," terang wanita kelahiran Tabanan, Bali, 2 Maret 1971 yang juga penulis dan aktivis sosial ini.

Ratih Sanggarwati **Suka Film Iran**

Model senior, penulis buku, yang juga pengusaha, Ratih Sanggarwati (47), ternyata menyukai film-film Iran. "Saya menyukai film Iran sejak menonton *Children of Heaven*. Film-film Iran itu temanya sehari-hari, tapi ceritanya detail dan menarik," kata model yang setia menonton pemutaran film Iran, *The Father* (2006), karya Majid Majidi di Bentara Budaya Jakarta (25/8/2010). *Children of Heaven*,

disutradarai Majidi, pernah diunggulkan untuk memenangi Oscar sebagai film asing terbaik. "*Ending* film Iran

selalu mengajak kita cerdas berpikir. Tak seperti film Indonesia, *ending*-nya terlalu diselesaikan sendiri oleh sutradaranya," kata pemilik Ratih Sang Collection ini.





Qory Sandioriva Tergagap-gagap

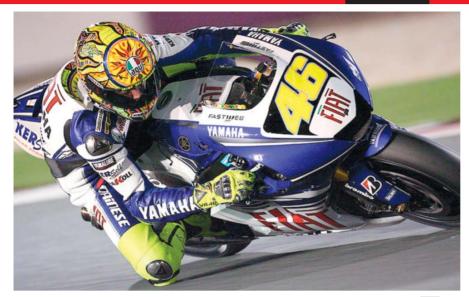
Putri Indonesia 2009 Qory Sandioriva gagal menembus 15 besar pada malam final Miss Universe 2010 di Mandalay Bay Hotel, Senin malam (23/8) waktu Las Vegas. Jimena Navarrete dari Meksiko keluar sebagai pemenang.

Walaupun gagal, ada kenangan indah yang Qory dapatkan saat mengikuti ajang Miss Universe 2010. Tepatnya pada Selasa, 17 Agustus 2010, hari dimana rakyat Indonesia merayakan kemerdekaannya ternyata juga bertepatan dengan hari ulang tahun Qory. Pada hari ulang tahunnya itu, perempuan yang kini genap 19 tahun itu mendapatkan kejutan dari para finalis Miss Universe. Ia memperoleh kue ulang tahun berukuran besar yang menjadi tradisi tahunan di Miss Universe.

Sebenarnya kegagalan perempuan yang kini menjadi Mahasiswi Sastra Perancis Universitas Indonesia itu sudah bisa diprediksi kala ia mengikuti sesi wawancara. Tayangan video sesi wawancaranya di ajang Miss Universe AS pada situs Youtube sempat membuat heboh, karena Qory tergagap-gagap menjawab pertanyaan juri.

Qory tampak gagap dalam menjawab setiap pertanyaan yang dilontarkan kepadanya dalam bahasa Inggris. Kalimat yang terlontar dari mulutnya tidak beraturan, bahkan terdengar kacau. Sehingga, tidak jelas apa yang sebenarnya ingin ia katakan. Qory mengulang kasus yang sama yang terjadi pada Putri Indonesia 2005, Nadine Chandrawinata ketika tampil pada ajang Miss Universe 2006.

Kini, setelah gagal di ajang Miss Universe 2010, Qory ingin melanjutkan peran sebagai Duta Harimau Indonesia. Ia juga berkampanye untuk kesetaraan gender di Indonesia.



Teka Teki

Kepindahan Rossi

Kepindahan Rossi ke Yamaha pada tahun 2004 dari Honda rupanya bukan untuk terakhir kalinya. The Doctor, begitulah julukannya, akan meninggalkan Yamaha dan bergabung dengan Ducati mulai musim 2011.

alentino Rossi akhirnya menyingkap tabir masa depannya di arena MotoGP. Seusai balapan di Brno, Republik Ceko, Minggu (15/08/2010), "The Doctor", begitu ia dijuluki, membuat pengumuman secara resmi bahwa akhir musim ini dia pindah dari Yamaha dan akan membela Ducati mulai musim 2011.

Sejak pengumuman itu, hubungan Valentino Rossi dengan Yamaha tidak seharmonis dulu. Yamaha tidak memberi ijin kepada Rossi untuk mengintip prototipe Yamaha M1 untuk 2011. Rossi bahkan dilarang untuk sekadar mencoba *shock breaker* terbaru yang akan digunakan rekan setimnya di Fiat Yamaha, Jorge Lorenzo.

Apa alasan di balik keputusan Rossi itu masih menjadi teka-teki. Sejumlah spekulasi menyebutkan, Rossi tergiur dengan nilai kontrak yang ditawarkan Ducati sehingga dia mau meninggalkan Yamaha yang sudah dibelanya selama tujuh tahun berturut-turut.

Namun, presiden perusahaan Ducati Gabriele del Torchio punya pandangan yang berbeda. Menurutnya, Rossi pindah ke Ducati karena memiliki hubungan yang



Valentino Rossi

kuat dengan manajer umum pabrikan Italia tersebut, Filippo Preziosi. Ia juga mengatakan kepindahan Rossi ke Ducati tidak menyangkut uang. Ia berpendapat selain faktor kedekatan Rossi dengan Filipo, Rossi yang berkewarganegaraan Italia, akan bangga menunggang dan membalap dengan motor Italia.

Alasan lain yang menjadi penyebab kepindahan Rossi dari Yamaha ke Ducati adalah mengenai hubungannya yang dikabarkan tidak harmonis dengan rekan satu timnya, Jorge Lorenzo. Spekulasi yang beredar menyebut bahwa rivalitas Lorenzo-Rossi sudah memuncak. Kedua pembalap ini memang sama-sama 'besar' dan sulit untuk Yamaha menentukan prioritas. Persaingan keduanya bahkan berbuntut pada terpisahnya data kedua pembalap dalam satu tim. Hal ini kabarnya diminta langsung oleh Rossi. Terbukti, manajamen Yamaha membuat sebuah tembok di garasi untuk memisahkan kedua pembalap.

Alasan hubungan yang tidak harmonis jugalah yang menjadi alasan saat Rossi keluar dari Honda. Dalam buku otobiografinya yang berjudul Valentino Rossi (What if I Had Never Tried it), Rossi menceritakan bahwa dirinya berbeda pandangan dengan para eksekutif Honda. Misalnya, bagaimana Rossi tidak suka dengan pendapat para eksekutif Honda yang mengatakan motorlah yang terpenting dan bukan pembalabnya.

Sebagaimana yang aku bilang, aku ingin menunjukkan kalau manusialah yang lebih penting dibandingkan mesin, pembalablah yang utama, dalam memaksimalkan kinerja motornya. Itulah prinsip yang kuyakini (hal.37).

Alasan lain mengapa ia keluar dari Yamaha karena Rossi sudah merasa Yamaha tidak membutuhkan dirinya lagi. Rossi mengatakan kalau keadaan Yamaha saat ini sudah berbeda. "Yamaha sudah punya pembalap hebat (Lorenzo), jadi nampaknya mereka tidak butuh saya lagi," ujar Rossi beberapa waktu lalu. Perasaan tidak dibutuhkan lagi (tidak dihargai) juga menjadi alasan Rossi keluar dari Honda.

Di balik berbagai faktor kepindahan Rossi dari Yamaha ke Ducati, Rossi menyatakan hal itu tidak mematikan semangat Rossi untuk tampil maksimal di sisa musim ini. MotoGP 2010 masih menyisakan delapan lomba. Meski masih panjang, peluang Rossi untuk menjadi juara dunia bisa dibilang tertutup. Sebab, dibandingkan Lorenzo yang berada di puncak klasemen, dia tertinggal 134 poin. Meski demikian, sangat penting bagi Rossi untuk tampil all-out dalam delapan lomba tersisa. Bukan semata-mata untuk memberikan kado perpisahan yang baik untuk Yamaha, itu juga untuk melatih kesiapan fisiknya menjelang musim 2011.

Selain itu, bagi Rossi, kenangan bersama Yamaha adalah kenangan yang indah. Hal itu ia ceritakan dalam surat perpisahannya dimana mengatakan betapa ia mencintai M1, "seperti ketika M1-saya dan saya menciumnya untuk pertama kalinya di rerumputan (pinggir trek) Sirkuit Welkom (setelah memenangkan balapan untuk pertama kali dengan M1), kemudian saat ia menatap lurus mataku dan berkata "Aku cinta padamu!" ■ DAP

Belajar Bersama Johnny Bunko

Bagi Anda yang merasa jenuh dengan rutinitas pekerjaan, merasa sudah memberi yang terbaik namun kurang dihargai, merasa kehilangan arah, buku ini bisa menjadi sumber inspirasi untuk membangkitkan kembali semangat Anda dalam bekerja dan berkarya.

aniel H. Pink adalah seorang penulis Amerika. Dia adalah pengarang dari empat buku yang berfokus pada perubahan dunia kerja: Free Agent Nation, Whole New Mind; The Adventures of Johnny Bunko dan Drive: The Surprising Truth About What Motivates Us. Buku-bukunya ini sudah di-review positif oleh berbagai media seperti Forbes, USA Today, Wall Street Journal dan Financial Times. Berbagai tulisannya sudah dimuat dalam The New York Times, Harvard Business Review, Fast Company dan Wired. Pink juga seorang pembicara di perusahaan, asosiasi, universitas, dan konferensi pendidikan.

Dalam bukunya yang berjudul The Adventures of Johnny Bunko, Pink mulai menggebrak dunia buku bisnis Amerika dengan menyajikan buku 'serius' dalam format komik Jepang (manga). Buku ini menceritakan petualangan Johnny Bunko, kisah fiksi seorang pria muda kreatif yang terjebak dalam pekerjaan yang monoton, yang membuat dia bosan dan tak bersemangat. Secara tidak sengaja Johnny Bunko bertemu dengan Jin penolong yang memberikan enam pelajaran penting untuk berkembang dalam dunia kerja, yaitu:

(1) Tidak ada rencana (the best plan is no plan at all)

Sama seperti Anda, Johnny Bunko punya rencana. Tetapi kehidupan tidaklah seperti rumus matematika dimana 1 +1 hasilnya selalu 2. Dalam kehidupan, 1+1 hasilnya bisa 9 atau 3 atau 99. Lalu apakah ini berarti anda harus hidup tanpa rencana? Tidak. Apa yang harus anda lakukan adalah memilih dengan tepat. Memilih pekerjaan yang cocok dengan minat anda, meskipun itu memaksa anda untuk mengubah rencana awal anda.

(2) Pikirkan kekuatan, bukan kelemahan (maximize your strengthness, not focus on your weakness)

Sama seperti setiap orang, Johnny Bunko punya kelemahan. Johnny Bunko berpikir ia harus bisa memperbaiki kelemahannya agar bisa sukses dalam pekerjaannya. Namun kesuksesan bukanlah milik orang yang bekerja di bidang yang menjadi kelemahannya. Kunci sukses adalah fokus pada kekuatan, bukan kelemahan. Orang-orang sukses tidak

berusaha keras untuk memperbaiki apa yang menjadi kelemahannya. Melainkan mereka memaksimalkan apa yang menjadi kekuatannya.

(3) Ini bukan tentang Anda (use your strengthness to help other's people life)

Sama seperti setiap orang, Johnny Bunko senang melakukan apa yang ingin ia lakukan. Johnny Bunko berpikir selama ia melakukan apa yang ingin ia lakukan maka ia akan berhasil dalam pekerjaannya. Namun anda bekerja bukan untuk diri anda sendiri. Ini bukan tentang anda. Ini tentang pelanggan anda. Ini tentang klien anda. Lakukanlah apa yang anda sukai tetapi lakukanlah itu untuk melayani orang lain, bukan sekadar untuk memuaskan keinginan sendiri. Orang-orang sukses mambantu orang lain mencapai tujuannya agar ia bisa mencapai tujuannya sendiri.

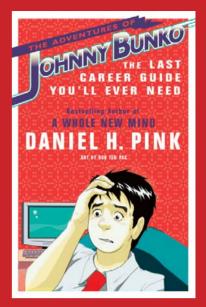
(4) Ketekunan mengalahkan bakat (persistence triump talent)

Sama seperti setiap orang, Johnny Bunko juga memiliki masalah. Johnny Bunko berpikir bahwa orang yang berbakat pada bidangnya akan bisa menyelesaikan masalah apapun dalam pekerjaannya. Namun bakat bukanlah segala-galanya tanpa ketekunan atau daya juang. Orang yang sukses adalah orang yang tetap berjuang mengatasi masalah di saat orang lain sudah menyerah.

(5) Membuat kesalahan yang baik (make excellent mistakes)

Sama seperti setiap orang, Johnny Bunko juga takut berbuat salah. Banyak orang yang menghindari kesalahan. Mereka sangat kuatir jika berbuat salah, sehingga mereka tidak melakukan apaapa. Orang-orang sukses membuat kesalahan dan kesalahan yang dimaksud di sini bukan kesalahan karena kebodohan atau keteledoran tetapi kesalahan karena ingin berbuat yang terbaik. Mereka berusaha melakukan sesuatu yang besar. Dan setiap kali mereka melakukan kesalahan, maka mereka memperbaikinya, lalu mencoba lagi, salah lagi, perbaiki lagi, hingga akhirnya mereka mencapai kesempurnaan.

(6) Tinggalkan sebuah jejak (leave



Judul: The Adventures of Johnny Bunko Pengarang: Daniel Pink Tebal halaman: Penerbit: The Penguin Book Tahun: 2008 Bahasa: Inggris

an imprint)

Sama seperti setiap orang, Johnny Bunko tidak hidup selamanya. Johnny berpikir bahwa banyak hal yang ia harus kerjakan. Namun Johnny tidak hidup selamanya. Jadi ia harus memilih apa yang terpenting yang harus ia lakukan selama ia hidup. Jadi apa tujuan anda dalam hidup yang terbatas ini? Orang-orang sukses memberikan diri mereka untuk melayani sesuatu yang lebih besar dari diri mereka sendiri. Ketika mereka bekerja di suatu perusahaan, tinggal di suatu komunitas, atau keluarga, kehadiran mereka menjadikan perusahaan, komunitas, dan keluarga menjadi lebih baik.

Enam pelajaran yang diuraikan di sini akan lebih dipahami bila Anda membaca komiknya karena disuguhkan dalam bentuk visual dan menghibur. Topik yang serius berubah menjadi ringan, membangkitkan rasa penasaran sehingga langsung habis dibaca.

Setelah membaca buku petualangan Johnny Bunko, Anda juga pasti tak ingin melewatkan bukunya yang berjudul 'Drive: The Surprising Truth About What Motivates Us'. Berdasarkan penelitian selama empat dekade, Pink mematahkan pandangan bahwa faktor eksternal seperti uang lah yang memotivasi orang. Lewat bukunya yang provokatif itu, ia memaparkan kunci pada kinerja dan kepuasan tertinggi di dunia kerja, sekolah, dan rumah tangga. Buku-buku Pink bisa Anda dapatkan di situs Amazon atau toko-toko buku lokal yang menjual buku impor.



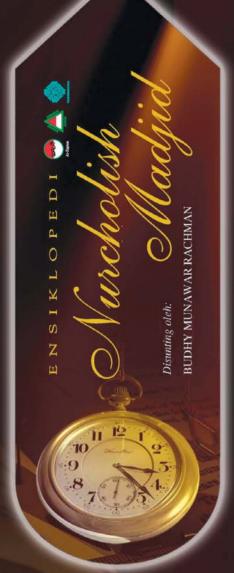
MAJALAH BERBASIS WEBSITE www.tokohindonesia.com

THE EXCELLENT BIOGRAPHY









BUDHY MUNAWAR-RACHMAN

ENSIKLOPEDI

Nurcholish Madjid

Untuk Pemesanan Hubungi:

Mahad Al-Zaytun (0234) 742815

Majalah Berita Indonesia (021) 8292735

