

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Peneliti telah sampai pada akhir kerja penelitian ini. Empat artikel tentang pemberitaan kasus kecelakaan bus Sumber Kencono telah dianalisis. Penelitian ini dilakukan guna mengetahui bagaimana *framing* (pembingkai) surat kabar harian Jawa Pos terhadap pemberitaan seputar kecelakaan bus Sumber Kencono. Hal tersebut untuk menjawab rumusan masalah yang tertuang dalam bab I yaitu bagaimana surat kabar harian Jawa Pos membingkai pemberitaan kecelakaan bus Sumber Kencono pada edisi 13 September 2011. Setelah melakukan analisis pada level teks dengan model *framing* Pan dan Kosicki, melakukan analisis konteks berdasarkan temuan pada level teks, dan menggabungkannya, peneliti menemukan dua *frame* besar dari seluruh pemberitaan kecelakaan bus Sumber Kencono. Hal ini guna menjawab rumusan masalah sesuai tujuan penelitian ini.

Frame besar SKH Jawa Pos tersebut adalah :

1. **Sumber Kencono memiliki image negatif di masyarakat akibat sering mengalami kecelakaan dengan sopir yang *ngebut* dan *ugal-ugalan*.**

Frame ini dimunculkan SKH Jawa Pos dalam setiap pemberitaannya. Dikatakan dengan jelas bahwa Sumber Kencono memiliki image negatif di masyarakat karena seringnya mengalami kecelakaan dengan sopir yang *ngebut* dan *ugal-ugalan*. Hal tersebut didasarkan data yang dikumpulkan oleh wartawan pada kejadian lalu yang dialami oleh Sumber Kencono.

Pernyataan Dirlantas yang menyebutkan bahwa Sumber Kencono memang sering kecelakaan, dan beberapa saksi mata yang sering menggunakan jasa transportasi bus juga membenarkan bahwa Sumber Kencono terkenal dengan sopir yang ngebut dan ugal-ugalan. Tidak hanya itu, wartawan yang melakukan liputan yaitu Kardono juga membuktikan hal tersebut dengan naik Sumber Kencono dan terbukti sopir ngebut dan cenderung ugal-ugalan dalam berkendara. *Frame* ini dimunculkan untuk mengarahkan pada *frame* selanjutnya sebagai bagian pemberitaan di SKH Jawa Pos yang *fair* dan *cover both side*.

2. **Semua kecelakaan yang berhubungan dengan Sumber Kencono tidak selalu kesalahan dari pihak bus, jadi publik harus menilai obyektif kejadian kecelakaan dengan melihat kasus per kasus.**

Frame yang kedua ini dimunculkan SKH Jawa Pos sebagai upaya media ini untuk *fair* terhadap pemberitaannya. Jawa Pos menilai bahwa pemberitaan mengenai Sumber Kencono di berbagai media lainnya menyudutkan perusahaan bus tersebut. Bagi SKH Jawa Pos, seburuk apapun bus Sumber Kencono akan tetap memiliki sisi positifnya. Untuk itulah SKH Jawa Pos menampilkan artikel yang merujuk pada upaya-upaya perbaikan dengan manajemen bagus dari Sumber Kencono. *Frame* ini muncul dan semakin dikuatkan dengan SKH Jawa Pos yang mengutip pernyataan Dirlantas dan kepolisian yang melakukan olah TKP karena pada saat itu tidak terdapat saksi mata yang benar-benar melihat bagaimana kejadian kecelakaan tersebut berlangsung. Pernyataan dari narasumber dalam hal ini yaitu

Dirlantas yang banyak dikutip adalah bahwa kecelakaan yang berhubungan dengan Sumber Kencono bukan selalu merupakan kesalahan Sumber Kencono, harus obyektif dalam melihat, dilihat kasus per kasus kecelakaan. Itulah *frame* yang digunakan oleh SKH Jawa Pos, merujuk dari data bahwa pemberitaan kecelakaan pada 13 September tersebut adalah kesalahan Elf.

B. SARAN

Penelitian analisis *framing* terhadap SKH Jawa Pos tentang pemberitaan kasus kecelakaan bus Sumber Kencono ini sangat disadari memiliki banyak kekurangan dan bukan merupakan karya tulis yang sempurna. Kendala yang dihadapi oleh peneliti ketika berada di lapangan menyebabkan terdapat dan keterbatasan dalam penelitian. Keterbatasan itu adalah tentang waktu dalam melakukan wawancara dengan pihak Jawa Pos. Selain itu, sulitnya menembus jajaran redaksional Jawa Pos serta kesibukan redaksi membuat peneliti menemui kesulitan. Hal itu terasa ketika peneliti begitu sulit dalam menghubungi dan membuat janji wawancara dengan pihak-pihak terkait yang hendak dijadikan narasumber dalam penelitian ini.

Dalam proses wawancara yang dilakukan peneliti, peneliti menyadari bahwa terdapat banyak kekurangan salah satunya adalah kesiapan peneliti. Pada saat melakukan wawancara, peneliti kehilangan beberapa bagian dari rekaman wawancara dengan salah satu narasumber karena tidak terekam. Hal itu akhirnya membuat peneliti harus mengingat apa saja yang diutarakan oleh narasumber. Dari pengalaman tersebut, peneliti menyarankan adanya kesiapan

baik dalam menyusun pertanyaan, serta alat-alat yang akan mendukung proses wawancara.

Hal lainnya terdapat dalam analisis teks yang sudah dilakukan peneliti. Peneliti tidak menutup kemungkinan kelengahan pada saat melakukan analisis terhadap berita terkait kasus kecelakaan bus Sumber Kencono. Hal tersebut tentu dikarenakan keterbatasan yang dimiliki peneliti mulai dari pemikiran dalam mengulas tentang kejadian sebuah kecelakaan, dalam hal ini mengenai Sumber Kencono dengan riwayat lengkap kecelakaan yang pernah dialami Sumber Kencono. Maka dari itu, diperlukan kecermatan dengan membaca berulang-ulang artikel berita yang dianalisis sehingga dapat semakin jelas menggambarkan *frame* SKH Jawa Pos.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardianto, Elvinaro., Lukiati Komala, & Siti Karlinah. *Komunikasi Massa : Suatu Pengantar*. Simbiosis Rekatama Media.
- BM, Mursito. 1999. *Penulisan Jurnalistik; Konsep dan Teknik Penulisan Berita*. Surakarta: Spikom.
- Burhan, Bungin. 2001. *Imaji Media Massa : Konstruksi dan Makna Realitas Sosial Iklan Televisi dalam Masyarakat Kapitalistik*. Jakarta : Jendela.
- Bungin, Burhan. 2005. *Analisis Data Penelitian Kualitatif : Pemahaman Filosofis dan Metodologis ke Arah Penguasaan Model Aplikasi*. Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- Burhan, Bungin. 2007. *Penelitian Kualitatif : Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group.
- Djuroto, Totok. 2002. *Manajemen Penerbitan Pers*. Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Eriyanto. 2007. *Analisis Framing : Konstruksi, Ideologi dan Politik Media*. Yogyakarta : LKiS.
- Idrus, Muhammad. *Metode Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial (Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif)*. 2007. Yogyakarta : UII Press.
- Kriyantono, Rachmat. 2007. *Teknik Praktis Riset Komunikasi : Disertai Contoh Praktis Riset Media, Public Relations, Advertising, Komunikasi Organisasi, Komunikasi Pemasaran*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group.
- Kusumaningrat, Hikmat & Purnama Kusumaningrat. 2006. *Jurnalistik (Teori dan Praktik)*. Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Mursito, BM. 1999. *Penulisan Jurnalistik : Konsep dan Teknik Penulisan Berita*. Surakarta : Studi Pemberdayaan Komunikasi (Spikom).
- Mulyana, Deddy & Solatun. 2007. *Metode Penelitian Komunikasi : Contoh-Contoh penelitian Kualitatif dengan Pendekatan Praktis*. Bandung : Remaja Rosdakarya.

Narbuko, Cholid & Achmadi, Abu. 2002. *Metodologi Penelitian*. Jakarta : Bumi Aksara.

Rakhmat, Jalaluddin. 1993. *Metode Penelitian Komunikasi : Dilengkapi Contoh Analisis Statistik*. Bandung : Remaja Rosdakarya.

Shoemaker, Pamela J., dan Stephen D. Reese. 1996. *Mediating The Message; Theories of Influenceson Mass Media Content*. New York: Longman.

SK, Patmono. 1993. *Teknik Jurnalistik, Tuntunan Praktis untuk Menjadi Wartawan*. Jakarta : Gunung Mulia.

Sobur, Alex. 2001. *Analisis Teks Media : Suatu Pengantar untuk Analisis Wacana, Analisis Semiotik dan Analisis Framing*. Bandung : Remaja Rosdakarya.

Surat Kabar :

Jawa Pos edisi 13 September 2011.

Internet :

www.1sumberkencono.blogspot.com

www.jawapos.com/profile/index.php

www.jpnn.com/index.php?mib=aboutjpnn

www.tokohindonesia.com/biografi/article/286-direktori/2091-pendiri-jawa-pos

www.jpjatengdiy.blablakreasi.com/jpg/jawa-pos-group/sejarah-jawa-pos

www.jatimprov.go.id

www.kamusbesarbahasaindonesia.org

Jurnal :

Scheufele, Dietram A. 1999. "Framing as a Theory of Media Effects." *Journal of Communication* 49 (4).

Skripsi & Thesis :

Aprina, Visia. 2011. *Wacana Raja Perempuan Kraton Yogyakarta (Analisis Framing Pemberitaan Mengenai Wacana Raja Perempuan Kraton Yogyakarta di Surat Kabar Harian Kedaulatan Rakyat Periode 15 – 21 Mei 2010)*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Skripsi.

Elim, Christa Helda. 2011. *Kasus Balita Gizi Buruk di NTT (Studi Analisis Framing Terhadap Surat Kabar Harian Pos Kupang Mengenai Pemberitaan Kasus Balita Gizi Buruk di Nusa Tenggara Timur Periode Agustus 2008 - Januari 2009)*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Skripsi.

Mardana, Gigih. 2010. *Komunikasi Politik di Media Massa*. Universitas Sebelas Maret Surakarta. Thesis.

Saraswati, Bernadetha Dian. 2011. *Analisis Framing Terhadap Harian Solopos dalam Pemberitaan Dugaan Pemalsuan Koleksi Wayang Kulit di Museum Radya Pustaka*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Skripsi.

Laporan Kuliah Kerja Lapangan :

Taruli, Florencia Margaretha. 2009. *Kebijakan Redaksional dalam Penyuntingan Berita di SKH Jawa Pos*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Laporan Kuliah Kerja Lapangan





SURAT KETERANGAN

No: 099/Red/XI/2012

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **Arief Santosa**
Jabatan : **Kepala Liputan Jawa Pos**

Menerangkan bahwa :

Nama : **Anggun Via Grasma Wahyu Umbara**
NIM : **070903320**
Fakultas : **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**
Universitas : **Atma Jaya Yogyakarta**

Berkaitan dengan skripsi **Pemberitaan Kecelakaan Bus Sumber Kencono (Analisis Framing tentang Pemberitaan Kecelakaan Bus Sumber Kencono di SKH Jawa Pos edisi 13 September 2011)**, yang bersangkutan telah melakukan wawancara dengan Kepala Kompartemen Nasional Jawa Pos, Bapak Nurwahid, pada Rabu, 07 November 2012. Yang bersangkutan telah melaksanakan tugas dengan baik.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya oleh yang bersangkutan.

Surabaya, 07 November 2012

Hormat kami,



Arief Santosa
Kepala Liputan

INTERVIEW GUIDE

FAKTOR INDIVIDU

1. Profil narasumber
2. Apakah anda pernah naik bus sumber kencono? Jika iya, bagaimana tanggapan anda ketika naik bus tersebut?
3. Bagaimana Sumber Kencono di mata anda?
4. Bagaimana pandangan anda terhadap Sumber Kencono yang sering mengalami kecelakaan?
5. Apakah Sumber Kencono menjadi pilihan anda untuk bepergian atau justru menjadi bus yang dihindari?

FAKTOR INTERNAL MEDIA

1. Bagaimana Jawa Pos memposisikan diri dalam masyarakat?
2. Apa saja visi dan misi Jawa Pos?
3. Kapan dilaksanakan rapat redaksi? Siapa saja yang terlibat dalam rapat tersebut dan apa saja yang dihasilkan di dalamnya?
4. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi dalam pemilihan isu dan penulisan berita yang akan terbit?
5. Bagaimana gaya penulisan jawa pos dalam pemberitaannya?
6. Bagaimana cara menentukan berita untuk headline? Mengapa ada rubric khusus untuk pemberitaan Sumber Kencono ini?
7. Mengapa berita mengenai SK yang merupakan bus dengan trayek Surabaya-Jogja dan sekitarnya tersebut dijadikan headline? Apa pengaruhnya bagi audiens sedangkan JP merupakan Koran nasional?
8. Apa tujuan JP dalam melakukan penulisan mengenai berita kecelakaan bus SK?
9. Bagaimana hubungan JP dengan SK? Apakah ada keterikatan?

10. Seberapa besar pengaruh redaktur dalam menentukan tulisan yang akan dimuat?
11. Bagaimana pandangan Jawa Pos terhadap Sumber Kencono yang sering mengalami kecelakaan?

FAKTOR EKSTERNAL

1. Berita mengenai kecelakaan bus Sumber Kencono dengan minibus Elf ini tidak diliput langsung oleh Jawa pos, melainkan oleh anak JP yaitu Radar Kediri dan radar Mojokerto, lalu apa andil JP dalam pemberitaan ini?
2. Dalam penulisannya, Jawa Pos mendapat laporan mentah atau berupa tulisan jadi yang siap dicetak tanpa perubahan apapun dalam konteks beritanya?
3. Dalam peliputannya, apakah JP yang melakukan penugasan terhadap radar? Atau itu merupakan bagian dari manajemen Radar karena pada saat itu (September 2011) Radar dan Jawa Pos masih berdiri sendiri (tidak digabung dalam publikasinya)?
4. Apakah ada peran JPNN dalam pemuatan berita Sumber Kencono ini?
5. Bagaimana proses penulisan tersebut hingga berita itu siap cetak?
6. Sejauh mana reaksi masyarakat terkait kasus kecelakaan yang sering menimpa bus Sumber Kencono menurut Jawa Pos?
7. Bagaimana cara menentukan narasumber dalam pemberitaan, dari wartawan atau dari redaktur? Apa saja pertimbangan dalam pemilihan tersebut?
8. Bagaimana pemilihan narasumber dalam berita ini? Apakah narasumber yang “meringankan” Sumber Kencono? Atau justru “menyudutkan”
9. Dalam hal ini, bagaimanakah posisi Jawa Pos?berada di tengah tidak memihak siapa pun (netral)? Ataupun memihak salah satu pihak?
10. Bagaimana pemilihan judul dan sub judul berita? Apakah antara judul dan sub judul memiliki keterkaitan, atau justru bisa bertolak belakang? Seperti pada contoh artikel pertama berjudul “Sumber Kencono vs Minibus, 20

Tewas” memiliki sub judul “Karena Sopir Teledor dan Jalan Gelap”, namun pada halaman sambungan berita ini judul yang digunakan “Dirlantas: Sopir Bus Tidak Bersalah”, mengapa bisa demikian?

11. Apakah fungsi foto dan grafis dalam berita?
12. Apa yang ingin ditonjolkan dalam setiap pemberitaan bus Sumber Kencono?
13. Sumber Kencono merupakan bus yang dikenal sering mengalami kecelakaan. Dengan dimuatnya berita ini, apakah berdampak bagi peningkatan jumlah eksemplar? Apa karena *image* tersebut maka Jawa Pos menyoroti Sumber Kencono dengan 4 artikel dalam satu edisinya?
14. Apakah ada pengaruh dari luar Jawa Pos dalam menentukan pemberitaan Sumber Kencono sebagai berita utama dan rubrik khusus “News In Depth”?
15. Apakah ada keinginan dari pihak lain agar tidak terlalu mengekspos pemberitaan Sumber Kencono ini agar tidak menyudutkan Sumber Kencono?

WAWANCARA I

Waktu wawancara : 07 November 2012, pukul 19.00 WIB

Tempat wawancara : Kantor Jawa Pos

Gedung Graha Pena Lt.4, Jl. Ahmad Yani 88 Surabaya.

Data pribadi

1. Nama lengkap : Wahid (nama samaran)
2. Jenis kelamin : Laki-laki
3. Usia : 40 tahun
4. Status perkawinan : Menikah
5. Pendidikan : S1 Keguruan
6. Jabatan : Kepala Kompartemen Nusantara
7. Lama kerja di JP : 13 tahun

* Keterangan : A= Anggun, W= Nur Wahid.

A	<i>Apa pernah naik Sumber Kencono?</i>
W	Pernah, dulu waktu kuliah sering naik malah.
A	<i>Kalau sekarang SK menjadi pilihan untuk bepergian?</i>
W	Kalau jarak pendek sih aku masih mau ya, tapi kalau jarak jauh gitu ya misalnya aku kan ini asli Boyolali, jadi kalau mau balik ke Surabaya aku mending naik Eka, kalau Sumber Kencono nggak berani sih aku. Mending enggak. Dulu sih waktu masih kuliah SK jadi pilihan, tapi setelah tau kalau sering kecelakaan enggak berani. Hahaha...
A	<i>Tanggapan secara pribadi mengenai Sumber Kencono mas?</i>
W	SK Itu kan sebenarnya punya penggemarnya sendiri. Ada orang yang memburu waktu itu suka sama SK karena kan <i>banter</i> , kepaut waktunya juga jauh kalau sama bus lain. Sopirnya ngebut gitu, nyasak-nyasak, kadang ngambil dari kiri, <i>sreeet...</i> , hebatlah!
A	<i>Kapan dilaksanakan rapat redaksi mas? Yang terlibat siapa saja?</i>
W	Jadi kalau di JP itu ada beberapa kali rapat. Tadi kita baru aja rapat jam lima tadi, itu ada saya, ada pemred, redaktur, kepala kompartemen, semua kumpul itu nanti kita dirapat kumpulin berita dari semua daerah jadi misal Mojokerto, Jogja, nanti dibacakan di situ. Semua pemrednya Radar laporan ke kita kirim <i>listing</i> berita mereka. Ada penanggung jawabnya tersendiri tiap rubrik, ada penanggung jawab Jatim, atau Nusantara, gitu. Nah, nantinyayang terbaik saya ambil untuk jadi untuk halaman satu, ntar yang terbaik diambil pas rapat itu. Jadi disana akan

	ditentukan berita mana untuk headline, dan mana untuk rubrik mana, berita-berita yang layak cetak. Pas itu juga ditentukan nanti wartawannya siapa saja yang akan bertugas. Sebelumnya pas pagi gitu ada rapat buat mengevaluasi JP yang terbit hari itu, sama kita bandingin dengan kompetitor kita yang lain.
A	<i>Faktor-faktor apa itu mas yang mempengaruhi dalam pemilihan isu atau penulisan beritanya yang akan terbit?</i>
W	Kita di JP ini ada namanya Rukun Iman JP. Hahahaaa..ya itu rukun iman ya nilai-nilai berita itu, yang mencakup satu atau semuanya itu yang dianggap layak untuk diberitakan.
A	<i>Visi dan misi JP juga menjadi dasar dalam pemilihan isu tersebut nggak mas? Visi misi nya apa saja?</i>
W	Haduh aku lupa kalau visi dan misi Jawa Pos. Itu nanti bisa dilihat di <i>company profile</i> kita, di web juga ada. Yang jelas aku ingetnya JP itu bertujuan untuk mencerdaskan bangsa, ya itu juga jadi dasar pemberitaan kita mencerdaskan pembaca.
A	<i>Nah, penelitian saya kan tentang Sumber Kencono September 2011 ya mas, masih ingat kan? Itu pertama kali dapat info darimana?</i>
W	Pihak Radar Mojokerto yang menghubungi JP kasih info kalau ada kecelakaan SK di Mojokerto. Nah nanti pas rapat sore kayak tadi kan dibacakan <i>listing</i> berita kiriman dari Radar Mojokerto gitu.
A	<i>Dalam peliputannya itu penugasan dari Jawa Pos berarti?</i>
W	Bukan, itu nanti mereka sudah bergerak sendiri. Jadi nanti kami menunggu laporan lewat <i>listing</i> berita yang dikirim pihak Radar Mojokerto. Paling nanti kalau ada yang kurang nanti kami menghubungi, kami pantau terus.
A	<i>Berarti nanti JP yang mengarahkan harus bagaimana?</i>
W	Bukan mengarahkan, jadi begini kalau dari Radar, hampir pasti selalu kurang. Hampir tidak pernah ketika menerima berita dari radar itu <i>fix</i> bagus. Pasti di sini diolah, itu pasti. Nanti di sini dilengkapi, kita telpon bolak-balik, minta data yang kurang, cerita yang logis itu bagaimana. Ada logika berita, kalau tidak masuk akal kan harus dipertanggung jawabkan, karena biasanya ada unsur-unsur lain yang kadang masuk dalam pemberitaan misal mistis gitu ya, itu kan dah nggak nyambung sama visi misinya JP. Nanti mereka suruh cerita, nah kita buat kalimatnya, kita yang susun. Kalau kiriman dari daerah memang harus seperti itu.
A	<i>Setelah itu mereka mengirimkan ke pihak JP gitu mas?</i>
W	Iya, ya itu tadi kayak yang udah saya jelaskan di rapat nanti di bahas kiriman dari semua daerah trus dipilih, kalau udah dipilih sama JP udah gak boleh dimuat sama Radar.
A	<i>Berarti intinya Jawa Pos yang berkuasa atas pemberitaan itu ya mas?</i>
W	Iya, semua berita yang masuk nanti kalau sudah dipilih dan diambil yang terbaik yang mana dari tiap daerah itu ya sudah nggak akan ada lagi yang boleh muat sama Radar. Mereka paling memuat hal-hal

	lainnya aja cuman buat nglengkapin.
A	<i>Berita itu kan berarti diliput sama Radar bukan sama JP langsung mas, trus andilnya JP apa dalam pemberitaan tentang SK itu?</i>
W	Itu kan laporan yang dikirim bentuknya mentah, berupa tulisan wartawan, nah itu nanti kita olah disini, yang ngolah Redaktur. Jadi nanti kita rombak lagi, jadi tulisannya sudah bukan tulisan Radar lagi tapi kita ubah, kita buat ulang juga sesuai data tambahan yang dikirim. Nanti JP itu tugasnya nglengkapin yang lain misal kayak itu kita wawancara sama yang punya SK, sama Polda, itu tugasnya kita.
A	<i>Mengapa berita tentang SK itu jadi headline mas? Bahkan ada rubric khusus untuk membahas kecelakaan tersebut, menariknya apa? Apa pengaruhnya bagi pembaca, kan JP koran nasional?</i>
W	Sumber kencono itu pasti ada dalam setahun itu gimana, ada datanya. Dia sangat menonjol karena sering kecelakaan, makanya menarik. Kalau bus mini yang kecelakaan atau minibus itu jarang kecelakaan karena kecepatan rendah. SK itu jadi besar karena korbannya saja sampai 20 orang yang meninggal, makanya kita angkat jadi headline karena pembaca juga pasti menunggu-nunggu informasi kecelakaan tersebut. Kalau secara nasional, misal Kompas itu Jakarta yang paling kuat. Jawa Pos itu koran nasional tapi Jawa Tengah dan Jawa Timur yang paling kuat. Nggak ada yang nggak punya JP. Ada koran lain yang punya pasar lain dengan pangsa pasar yang sama. Nah, di Jawa Timur nggak ada koran lain yang oplahnya lebih banyak dengan Jawa Pos, Jawa Pos ini market leader.
A	<i>Kalau waktu itu disaat bersamaan ada kecelakaan yang lebih dahsyat dari SK itu gimana mas?</i>
W	Kalau waktu itu ada kecelakaan Sumber Kencono, dan kemudian ada kecelakaan lain yang juga tidak kalah dahsyat, dua-duanya akan diangkat, tapi berbeda porsi. Biasanya yang paling baru yang akan memiliki porsi lebih banyak, tapi juga dilihat dari apakah itu akan berpengaruh terhadap pembacanya, dan siapa yang jadi pemberitaannya. Jadi melihat ke kepentingan publik juga bagaimana.
A	<i>Kalau soal narasumber mas, itu mas Wahid yang nentuin?</i>
W	Narasumber itu biasanya dari penulis berita, kalau dilapangan semua pasti sudah dapat, saksi yang melihat kejadian, korban yang selamat, itu mereka pasti sudah dapat. Namun cuman kadang kita yang merasa kurang, itu kita ambil dari teman-teman di Jawa Pos Surabaya, misalnya dari Sumber Kencono nya, jadi itu nanti kita yang lengkapi, kayak di Polda juga itu kita lengkapi dari sini. Kalau nanti di sananya wartawan mau wawancara siapa ini maksudnya orangnya ya itu sudah jadi tugas wartawan dalam menentukan, mereka sudah tahu tugasnya.
A	<i>Dari pihak JP Surabaya siapa mas yang ditugaskan?</i>
W	Saya waktu itu nugasin Ano untuk wawancara pihak Sumber Kencononya, jadi instansinya nanti dia sudah tau harus wawancara sama siapa itu tugas dia, hal itu harus dilakukan kan biar cover both side.

A	<i>Jadi maksudnya konfirmasi ke SK nya itu karena JP menunjung unsur coverboth side yam as? Bukan karena permintaan SK nya, atau karena ada keberpihakan karena hubungan baik antara SK dengan JP?</i>
W	Aaah ya enggaklah, nggak ada keberpihakan atau permintaan dari SK apalagi. Kami hanya ingin pemberitaan kami itu <i>fair</i> soalnya waktu itu berbagai media terkesan menyudutkan SK, kami juga harus <i>cover both side</i> tau dari sisi SK seperti apa biar berimbang. Kami ingin memberikan informasi itu yang jelas sama pembaca, ya kan JP tujuannya mencerdaskan pembacanya to.
A	<i>Berarti nggak ada mas missal SK pengennya beritanya dimuat yang baik-baik aja, soalnya saya melihat pemberitaan di JP kok malah kayak “membela” gitu ya?</i>
W	Nggak ada dari SK kayak gitu, kalau dari kami hanya karena ingin pemberitaan kami <i>fair</i> aja. Kalau yang lain mungkin menghujat SK, kami sih berimbang ada kami bahas sisi negative SK yang sering celaka juga, tapi kami beberkan juga fakta bahwa SK itu baik.
A	<i>Kalau intervensi pihak lain ada gitu gak mas? Misalnya aja nih apa karena SK pernah pasang iklan di JP atau gimana? Kan iklan juga ngaruh buat modal JP kan?</i>
W	Koran memang nggak bisa lepas ya dari iklan, tidak dipungkiri itu memang menjadi salah satu sumber modal ya. Cuman kalau di JP itu kita nggak ada karena mereka pasang iklan trus kita muat beritanya baik-baik, atau misal karena mereka pasang iklan kemudian ada berita buruk kita jadi tidak memberitakan. Itu nggak ada ngaruhnya, kita <i>fair</i> aja. Ya kayak SK ini, kita pemberitaannya juga <i>fair</i> nggak hanya sisi negatifnya saja semuanya dibahas. Nggak ada intervensi dari pihak lain atau demi kepentingan apapun itu.
A	<i>Nah kalau dari segi oplah gimana tuh mas?</i>
W	Jadi ketika oplah semakin banyak maka memang pendapat kita semakin besar, pasar Jawa pos itu di Jatim. Yang dibidik pemasang iklan adalah produk yang ada di daerah. Dan waktu kejadian kecelakaan itu oplah kita mengalami peningkatan. Mbak pengen tahu nggak berapa? Hahahaha.
A	<i>Soal bahasa yang digunakan gimana mas? Saya juga menemukan beberapa istilah yang “tidak baku” gitu semacam bahasa daerah di artikel, itu gimana mas?</i>
W	Apa ya istilahnya, ehm.. populer merakyat! Jadi kalau koran lain kan misalnya aja Kompas atau Tempo gitu ya nggak semua pembaca mudeng dengan beritanya itu apa karena bahasa yang digunakan, jadi kan perlu dibaca berulang-ulang biar ngerti, kalau Jawa Pos kan enggak. Kita pemberitaannya bahasanya populer merakyat. Itu maksudnya ya merakyat aja gitu, jadi orang kalau baca itu sekali baca udah langsung ngerti mau dia dari kalangan manapun.
A	<i>Berarti ini posisi JP netral ya mas untuk kasus SK ini?</i>
W	Iya kami netral, cumin pengen <i>fair</i> aja.

WAWANCARA II

Waktu wawancara : 07 November 2012, pukul 20.30 WIB

Tempat wawancara : Kantor Jawa Pos

Gedung Graha Pena Lt.4, Jl. Ahmad Yani 88 Surabaya.

Data pribadi

1. Nama lengkap : Kardono Setyorakhmadi
2. Jenis kelamin : Laki-laki
3. Usia : 33 tahun
4. Status perkawinan : Menikah
5. Pendidikan : S1 HI
6. Jabatan : Wartawan
7. Lama kerja di JP : 8 tahun

* Keterangan : A= Anggun, AN= Kardono Setyorakhmadi.

A	<i>Apakah pernah naik SK mas? Tanggapannya gimana mas?</i>
AN	Pernah mbak, biasa aja sih. , ga masalah, saya biasanya berangkat malam, tidur, saya nggak punya bias tertentu sama SK.
A	<i>Waktu itu penugasan dari siapa mas?</i>
AN	Dari mas Wahid sendiri mbak.
A	<i>Waktu itu perintahnya gimana mas?</i>
AN	Jadi waktu itu mas Wahid bilang saya harus menyelamatkan bangsa karena negara api sudah menyerang. Hahaha nggak ya saya bercanda. Jadi begini, kalau disini itu nggak kaku. Sebenarnya saya bukan wartawan yang ngepos di sini, wartawan kan punya pos-pos. Saya dulu kriminal, tapi sekarang pos saya di politik. Nah ini kan kejadian kecelakaan ya cuman ga jelas posnya siapa, karena ini kan berita besar, kejadiannya di luar daerah pula itu nanti tugas daerah. Nah, karena saya wartawan senior, apalagi saya punya link dekat dengan dirlantas, jadi ya saya yang ditugaskan untuk meliput ini. Hahaha.
A	<i>Jadi waktu ditugaskan itu, sudah ditentukan narasumbernya?</i>
AN	Tadi mas Wahid bilang gimana mbak?
A	<i>Ya, mas Wahid nya bilang bahwa narasumber itu wartawan yang menentukan, kalau redaktur paling Cuma menentukan instansinya.</i>
AN	Jadi begini, ketika saya disuruh untuk melakukan liputan yang berkaitan dengan kecelakaan ini, mereka sudah tau apa yang harus

	<p>saya cari,cuman disuruh mengerjakan ini narasumber saya cari sendiri. Idealnya memang narasumber yang menentukan redaktur, namun ada beberapa <i>case</i> yang tidak bisa seperti itu, jadi langsung jalan gitu aja. Jadi mas Wahid itu sudah percaya saya akan bisa mendapat narasumber yang relevan, jadi ketika disuruh ya saya berangkat. Kalau idealnya sih kamu harus wawancara ini dan mendapat ini, tapi apapaun keputusan dilapangan itu kan wartawan, dia yang tau <i>angle</i> mana yang lebih baik dan kompeten ketika berada di lapangan, tapi memang harus ada standar sumber-sumber resmi yang bisa dikonfirmasi seperti Dirlantas, polisi, dan dishub. Jadi waktu itu mas Wahidnya cuman kasih tugas ke saya buat wawancara Sumber Kencono sama polisinya, gitu mbak.</p>
A	<p><i>Tadi mas Ano bilang di JP bekerjanya sesuai pos-pos gitu, mas Ano kan di pos politik, kok bisa ditugasin ngeliput ini?</i></p>
AN	<p>Kalau kejadian kecelakaan, itu harus siap mbak. Ya kayak saya ini bukan pos saya, saya anak politik tapi dulu saya sempet di kriminal, jadi karena saya dekat dengan Polda dan waktu itu tidak ada wartawan yang bisa wawancara dengan mereka-mereka, jadi saya yang ditugaskan.</p>
A	<p><i>Kok tulisan-tulisan mas Ano terkesan membela ya? Kayak di artikel yang Sumber Selamat, Nama Baru 50 Bus Sumber Kencono itu.</i></p>
AN	<p>Itu kan hak mereka untuk melakukan pembelaan, misalnya saja mbaknya dituduh mencuri itu kan kasian mbaknya tertekan, saya juga harus tanya dari sisi mbaknya. Mbaknya kan juga pasti melakukan pembelaan, dan itu wajar. Biar cover both side mbak.</p>
A	<p><i>Apa sebenarnya ada intervensi dari SK untuk beritanya kok mas Ano sampai konfirmasi ke SK?</i></p>
AN	<p>Semua berita di media jelas menyudutkan SK kala itu, tapi saya akan selalu datang ke SK. Saya kasih kesempatan mereka untuk menjelaskan dari versinya seperti apa. Mereka kan juga memiliki sisi positif di antara image negatif yang melekat. Gak <i>fair</i> kalau saya tidak memberi hak jawab pada mereka dan itu di dewan pers pun di atur kan.</p>
A	<p><i>Kalau mas Ano melihatnya kejadian kecelakaan SK itu gimana?</i></p>
AN	<p>Pada waktu kecelakaan itu kan semua media menyoroti kejadian ini soalnya kan yang tewas ada hampir 20 orang gitu. Gak cuman media, seakan-akan publik tu ingin menghakimi Sumber Kencono karena sering kecelakaan, padahal tidak semua kecelakaan yang berkaitan dengan SK itu penyebabnya SK. Banyak itu datanya di Polda ada semua. Ada yang kecelakaan tunggal, ada yang karena kesalahan lawan, tapi kan image nya tetep jadi ke SK yang buruk to mbak. Kasihan kan kalau kayak gitu.</p>
A	<p><i>Dalam paragraf kelima ada kata-kata "pengalaman Jawa Pos" yang membenarkan anggapan sopir SK yang negbut dan ugal-ugalan, itu pengalaman siapa mas?</i></p>
AN	<p>Ya saya sendiri, pas mau liputan kan saya naik. Hahahaaa. Itu untuk</p>

	memberikan akuntabilitas pada pembaca bahwa JP nggak cuman ngomong aja, tapi saya merasakan betul biar nggak dikira bohong.
A	<i>Berarti itu hendak mengarahkan mas?</i>
AN	Iya itu memang asumsi saya berdasarkan data yang sudah saya dapatkan di lapangan, akhirnya saya simpulkan. Nah itu ya terserah orang boleh percaya boleh enggak dengan asumsi saya itu.
A	<i>Nah trus ini kalau saya bilang mengarahkan gimana soalnya kok saya ngelihatnya kayak semacam diarahkan sesuai dengan “frame”nya JP ya?</i>
AN	Apa yang anda bayangkan dari sebuah berita, atau media. media yang netral? Aku kasih gambaran mbak, pemberitaan menjelang reformasi, semua mana ada yang <i>fair</i> , semua memihak pak harto, itu salah? Artinya, media itu pasti selalu punya keberpihakan. Nggak ada namanya media itu netral, nggak ada sebenarnya obyektifitas, media pasti punya keberpihakan.
A	<i>Nah, berarti pemberitaan SK di JP ada keberpihakan?</i>
AN	Tidak ada keberpihakan pada sk, kami <i>fair</i> . Keberpihakan kami bukan pada corporate atau kepentingan besar. Dulu saya pernah ke palestina, waktu perang arab israel, nah itu saya simpati sama orang palestina, nah kalau saya simpati sama orang israel nanti koran JP bisa hancur mbak diserbu. hahaaa... Nggak adalah pokoknya keberpihakan semacam kayak gitu.
A	<i>Ehm, oke.. Lha apa saja waktu itu yang mas Ano dapatkan ketika di lapangan?</i>
AN	Saya mengindikasikan ada persaingan antar bis, ada data-datanya namun memang belum dapat dibuktikan, makanya nggak bisa saya tulis karena akan menjadi asumsi saya yang tanpa bukti. Takutnya malah jadi tudingan, ntar nggak bisa dibuktikan nanti malah saya jadinya gosip. Perang dagang itu kan culas, ketika ada satu bis yang menjadi musuh bersama itu bahaya, apalagi SK itu kan salah satu yang terbesar. Cuman ya kalau ada indikasi2 kalau tanpa bukti ya nanti malah bisa jadi masalah hukum.
A	<i>Menarik soal judul nih mas, “Sumber Kencono, Satu Kecelakaan per Bulan”, tujuannya apa mas? Per kan kayak sebuah rutinitas gitu, langganan.</i>
AN	Kalau saya hanya membuat judul biar itu menarik dan eye catching aja. Saya pernah buat judul yang lebih sangar lagi “jalan surabaya lebih seram dari irak” karena faktanya jumlah kecelakaan orang mati di sini karena kecelakaan jauh lebih banyak dari jumlah orang yang mati tentara di Irak.
A	<i>Saya menemukan di artikel tersebut kok antara judul dan body nya beda ya mas? Di body malah lebih menyoroti soal sopir, kenapa ya?</i>
AN	Karena kemungkinan besar saat itu adalah human error mbak, sopirnya. nah makanya itu kenapa akhirnya saya mengambil angle sopir, jadi bukan perusahaannya yang salah. Jam kerjanya memang terkesan tidak manusiawi, tapi semua kayak gitu bukan cuman di SK.

	Itu memang jadi standar di PO manapun.
A	<i>Ada intervensi dari pihak luar mas terkait pemberitaan SK?</i>
AN	Tidak ada intervensi apapun dari pihak SK. Mereka profesional dan <i>cooperative</i> . Mereka tahu tugas wartawan seperti apa. Mereka hanya minta jangan dihakimi dan menurut saya itu wajar.
A	<i>Kalau begitu, pemberitaannya JP netral ya dan fair?</i>
AN	Banyak media yang tidak <i>fair</i> , sampai ada wagub dan gubernur disuruh komentar, pertanyaannya juga kadang aneh dan gak mutu. Padahal menurut saya, SK itu sistem manajemennya bagus dan itu saya tulis biar <i>fair</i> mbak. Mereka itu perusahaan yang membawahi 1000 karyawan, banyak perut yang bergantung dari sana juga. Kita cuman ingin pemberitaannya kita <i>fair</i> , kami tidak memihak atau gimana. Sisi baik sama buruk semua saya tulis di artikel itu.
A	<i>Dalam nulis berita, lebih ke pangsa pasarnya, apa dari media sendiri?</i>
AN	Sebenarnya selalu ada pertentangan, apa kita yang menuruti pembaca, atau kita yang mengedukasi pembaca, itu pertanyaan etis. Kalau kita terlalu menuruti pembaca ya jadinya malah kayak sinetron, kita kan bukan majalah infotainment, tapi kalau terlalu mengedukasi ya nanti kita jadi jauh dengan pembaca, jadi ya harus dari dua-duanya.
A	<i>Itu ada di artikel informasi tentang 50 armada bus diganti, sementara armadanya banyak kan, ngaruhnya apa mas?</i>
AN	Woh nama penting mbak, itu untuk sementara aja 50 bus. artinya kan ketika sentimen orang tinggi sekali untuk tidak naik bus sk, masak tetap pake nama sumber kencono, nah itu kenapa pake 50 bus sumber kencono dulu ganti nama biar pulih nama buruknya.
A	<i>Kalau populer merakyat maksudnya apa mas?</i>
AN	Bahasanya ya, ya kayak kata kulakan, bos, gitu yang dekat dengan pembaca.

WAWANCARA III

Waktu wawancara : 06 November 2012, pukul 21.00 WIB

Tempat wawancara : Kantor Radar Mojokerto

Jl. RA Basuni, Mojokerto.

Data pribadi

1. Nama lengkap : Imron Arlado
2. Jenis kelamin : Laki-laki
3. Usia : 29 tahun
4. Status perkawinan : Belum menikah
5. Pendidikan : S1
6. Jabatan : Wartawan
7. Lama kerja di JP : 4 tahun

* Keterangan : A= Anggun, L= Imron Arlado.

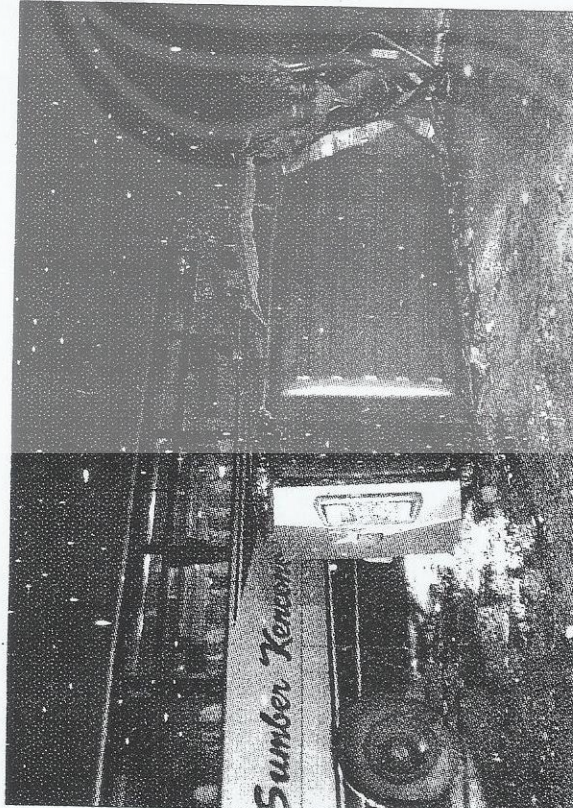
A	<i>Mas Lado pernah naik SK? Gimana tanggaoannya mas?</i>
L	Iya pernah naik. Apa ya, eh..murah, ramai banyak peminatnya, banter.
A	<i>Waktu itu liputan siapa yang nugasin mas?</i>
L	Peristiwa itu terjadi sekitar jam tigaan gitu, mas Yanuar (pemred Radar Mojokerto) dapat info ada kecelakaan SK. Baru setelah itu mas Yanuar (pemred Radar Mojokerto) menugaskan Vendi liputan dia bagian <i>human interestnya</i> , saya bagian kronologisnya, sama ada Arif fotografer. Sebenarnya itu bukan pos saya, tapi ya namanya tugas, kecelakaan seperti itu mendadak mbak, gak bisa diprediksi jadi harus cepat.
A	<i>Lha kalau narasumbernya piye mas?</i>
L	Narasumber itu wartawan yang menentukan ketika berada di lapangan. Ada koordinasi dari pemred. Ada tugas dari pemred. Ketika pemred memberikan perintah itu adalah pesenan dari JP misalnya JP pengennya seperti apa, data apa yang diminta nah itu kita cari nantinya
A	<i>Trus cara kerjanya bisa dimuat di JP gimana mas?</i>
L	Kita mengolah menjadi berita dan kemudian dimasukkan ke file redaktur, jadi beda antara radar dengan jawa pos. Jawa pos hanya poin2 dan garis besarnya, kita ada koordinasi itu dari pemred . ada tugas dari pemred. Ketika pemred memberikan perintah itu adalah

	pesenan dari jawa pos. Nanti pemred yang kirim <i>listing</i> berita ke JP.
A	<i>Kalau sudah dimuat di JP tidak akan dimuat di Radar mas? Kan jadi satu publikasinya to?</i>
L	Iya begitu, nanti jadi kita bahasannya lain tentang kecelakaan SK nya.
A	<i>Kekuasan tertinggi berarti ada di tangan Jawa Pos dong mas?</i>
L	Ya bisa dibilang begitu karena kan memang Jawa Pos induknya, jadi ya manut to ya sama induknya. Kalau sudah dipakai sama JP ya berarti nggak bisa dipakai sama Radar lagi, nanti dari pihak JP paling minta lagi apa yang kurang gitu biasanya.
A	<i>Waktu itu pas liputan gimana mas?</i>
L	Pada saat peristiwa besar semacam itu, waktu itu yang meninggal saja itu mencapai 20 orang. Kita akhirnya ngikut ke polisi semua karena semua data korban dibawa polisi, hampir satu elf meninggal semua. Kita mengacu pada data di kepolisian, jam 2 siang baru bisa muncul nama.
A	<i>Pas di TKP narasumbernya gimana mas yang terbersit waktu itu kan sama ada kronologis kejadiannya kan?</i>
L	Dari olah TKP waktu itu, titik tumbur pertama ada dimana, elf terseret sampai berapa meter. Ada pemilik warung yang ada di dekat sana. Itu jadi narasumber untuk saksi mata, hanya dia cerita mendengar suara benturan keras tapi tidak melihat.
A	<i>Waktu liputan itu bisa diceritakan nggak mas gimana?</i>
L	Pertama ketika datang ke lokasi, kondisi lokasi kan gelap karena memang di sekitar lokasi penerangannya ga ada, dan ga menyangka bakal ada kecelakaan separah itu, ketika di tkp liat banyak korban tapi gelap, waktu itu masih evakuasi sopirnya. Jadi ada beberapa petugas polisi, derek, dan dari rumah sakit karena kan kejepit. Karena gelap dan ga maksimal, akhirnya aku ke RS buat mastiin korban yang tewas dan luka, soalnya kan dampaknya hebat banget. Karena gelap juga waktu itu jadi kan ga tau, sempat mengorek beberapa saksi mata, cuman bukan yg pada tau kejadiannya. Ke rs liat korban dan perkembangan. Paginya ke tkp liat kondisi sama tanya2 warga sekitar, karena kan itu jauh dr rumah2 warga.
A	<i>Pendapat pribadi akan mempengaruhi pemberitaan nggak?</i>
L	Hampir semua media menyudutkan SK, karena seringkali ugal-ugalan. Kita mengacu ke kepolisian, bukan pendapat pribadi. itu kan kesalahannya elf. Dan elf keluar dari jalur lawan. Kecelakaan darat terbesar tahun 2011 ya sumber kencono ini sampai memakan korban 20 orang tewas.
A	<i>Kalau mas Lado sendiri dalam memberitakan SK gimana?</i>
L	Kita hanya memposisikan saja bahwa sejelek-jeleknya bus tersebut, tetap ada sisi positifnya. Hampir semua media menyudutkan SK, karena seringkali ugal-ugalan. Kita sih mengacu ke kepolisian saja dan diketahui itu kan kesalahannya elf, elf keluar dari jalur lawan. Jadi pemberitaan yang kami buat itu <i>fair</i> .

A	<i>Apakah ada keberpihakan atau intervensi dari pihak SK atau pihak lain mungkin terkait pemberitaan kasus ini?</i>
L	Nggak ada sih, kami memberitakan sesuai fakta yang didapat. Semua kami tulis biar jelas dan menginformasi.



Sumber Kencono v Minibus, 20 Tewas



TABRAKAN MAUT: Bagian depan Bus Sumber Kencono hancur dan minibus Elf remuk setelah bertabrakan di by pass Mojokerto kemarin pagi.



TERPUKUL: Keluarga korban tewas menangis di RSUD dr Wahidin Sudiro Husodo Mojokerto kemarin.

Karena Sopir Teledor dan Jalan Gelap
MOJOKERTO - Kecelakaan maut di jalan raya yang melibatkan bus Sumber Kencono kembali terjadi. Sekitar pukul 02.40 kemarin, bus yang melaju dari arah Surabaya menuju Solo itu tertibat tabrakan hebat dengan minibus jenis Elf milik travel Nusantara Jaya yang melaju dari arah Jombang menuju Surabaya di tikungan Kenanten Km 51 by pass Mojokerto.

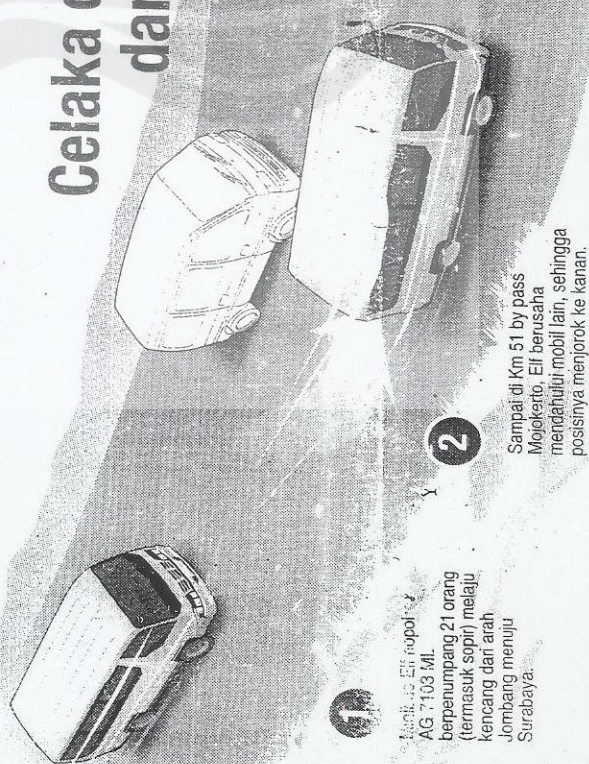
Hingga berita ini diturunkan, tercatat 20 orang tewas, termasuk sopir-kedua kendaraan. Selain itu, lima orang luka berat dan sembilan luka ringan. ■

► **Baca Sumber Kencono...**
Hal 11



NEWS IN DEPTH
Berita lainnya
baca halaman 9

Celaka di Jalur Sepi dan Gelap



1. Minibus Elf sopir berpenumpang 21 orang (termasuk sopir) melaju kencang dari arah Jombang menuju Surabaya.

2. Sampat di Km 51 by pass Mojokerto, Elf berusaha mendahului mobil lain, sehingga posisinya menjorok ke kanan.

3. Dari arah belah kanan meluncur bus Sumber Kencono jurusan Surabaya-Solo. Kedua bus tersebut itu memantapkan diri untuk tabrakan.

4. Tabrakan hebat tak terlakan sebagian penumpang minibus terlempar ke luar. Kendaraan kemudian terseret 30 meter dan berhenti dalam posisi miring.

Terlelap, Bangun Sudah Tergencet Kursi

TANGIS Zidan Fanani pecah begitu bus di tuibuhnya mulai habis. Bocah lima tahun itu merengek kesakitan karena luka patah kaki kanannya. Bersama orangtua dan sang kakak, dia juga menjadi korban tabrakan maut antara Bus Sumber Kencono dan minibus Elf di by pass Mojokerto kemarin (12/9). ■



MANTAN TKI: Sopir Sumber Kencono Mujito (foto kiri). Istri Mujito, Fitri Setyowati, shock.



FOTO FOTO: BUDAK KEDIR

GRAFIS: HERI OWELJAWA POS

Dirlantas: Sopir Bus Tidak Bersalah

■ SUMBER KENCONO... Sambungan dari hal 1

Radar Mojokerto (Jawa Pos Group) melaporkan, peristiwa mudikan itu berawal saat minibus jenis Elf yang mengangkut pekerja asal Kabupaten Nganjuk melaju dari arah Jombang. Ada 21 penumpang di dalam kendaraan tersebut, termasuk sopir Rombongan itu akan bekerja di Kalimantan. Mereka berasal dari Kecamatan Loceret dan Ngetos, Kabupaten Nganjuk dan sebagian dari Rejoso, Kabupaten Nganjuk.

Kondisi sepi di rayu *by pass* pagu itu membuat kendaraan yang lewat rata-rata melaju kencang. Tak kecuali minibus nopol AG 7103 ML yang disopir Didik Prayogo, warga Linjufes, Desa Warujayung Tanjung Anom, Nganjuk, tersebut. Sampai di lokasi kejadian, sopir minibus tiba-tiba mengambl jalur kanan. Informasi yang dihimpun di

kondisi ringsek bagian depan. Pensis di sebelahnya, minibus Elf terbalik ke samping dengan kondisi rusak berat. "Suaranya bruuuaak! Kerass sekali, saya sampai terbangun," katanya.

Dalam sekejap kejadian tersebut menarik perhatian warga sekitar. Mereka beramal-ramai keluar rumah untuk membantu mengevakuasi korban. Polisi yang berjaga di Pos Polisi Kenanten, sekitar satu km dari TKP langsung meluncur. Setengah jam kemudian mobil ambulans juga datang ke lokasi. Mereka mengevakuasi semua korban tewas dan luka.

Dalam peristiwa tersebut, dari 21 penumpang minibus Elf, 19 orang tewas. Sebanyak 17 orang tewas di lokasi kejadian, dan dua di rumah sakit. Dua orang lagi menderita luka serius. Sedangkan dari belasan penumpang bus Sumber Kencono, hanya penunggal yang tewas karena terjepit

alasan dominan di pihak sopir minibus. "Jasli olah TKP, minibus keluar matakah lumus," kata Kapolres.

Kasubdi Keamanan dan Keselamatan Dirlantas Polda Jatim AKBP Totok H.S. menegaskan, dari hasil olah TKP juga tak ditemukan bekal rem dari minibus. "Bekas rem tidak ada di atas aspal. Sehingga, sangat mungkin dia (sopir minibus, Red) mengantuk atau memang tidak melihat kalau ada bus di depannya," ungkapnya. Bisa juga, sopir minibus tidak sadar bahwa dari arah depan ada bus Sumber Kencono yang melaju kencang karena bus tersebut tidak menyalakan lampu utama.

Evakuasi para korban berlangsung cukup lama. Selain jumlah korban yang banyak, luka para korban rata-rata juga parah. Korban terakir yang dievakuasi adalah sopir bus.

Hingga tadi malam polisi masih mencari keberadaan konduktor bus tersebut. Diyakini dia lah saksi kunci peristiwa itu. Sesaat setelah kejadian, konduktor membagikan uang kembalian kepada penumpang dan meminta mereka segera meninggalkan lokasi. Dengan demikian, jumlah pasti penumpang bus juga tak diketahui. Para korban selamat pun tak bisa dimintai keterangan. "Kami masih mencari keberadaannya (konduktor, Red). Dia adalah kuncinya. Ini karena para penumpang tertidur di dalam bus," ungkap Kaur Min Iptu Joko Pranoto.

Karena keberadaan konduktor yang belum diketahui itulah, sejauh ini polisi juga belum berhasil memastikan jumlah penumpang Sumber Kencono. Sebab, dari data di posko Lailantas Polres Mojokerto dan RSUD dr Wahidin Sudiro Husodo, Kota Mojokerto, jumlah korban di dalam bus hanya 12 orang.

Akibat kecelakaan itu, arus lalu lintas di jalan utama Surabaya-Solo itu macet hingga enam jam. Polisi mengaktifkan kendaraan yang melwati jalan tersebut. Lain dari arah Jombang dialihkan ke jalur Jampirogo-Mertesa-Tjawi Kirmia. Dari arah sebaliknyakendaraan dialihkan dari perempatan Kenanten masuk ke kawasan Kota Mojokerto dan keluar di jalur Jampirogo.

Sekitar pukul 08.00 kemarin, petugas Polda Jatim, Dishub dan TKP (tempat kejadian perkara). Sekitar pukul 11.00 olah TKP berakhir sehingga jalur tersebut kembali bisa dilalui.

Sekitar pukul 12.00 keluarga korban mulai berdatangan ke Kantor mayat RSUD Wahidin Sudiro Husodo. Mereka bisetis ketika mengetahui anggota keluarganya tewas.

Sementara itu, Direktur Lalu Lintas Polda Jatim Kombespol Sam Budigustian menegaskan, dalam kasus kecelakaan tersebut, pihak yang salah adalah sopir Elf. Sebab, saat di tikungan, sopir Elf tidak berupaya mengurangi kecepatan. "Menurut petugas di lapangan, tidak ditemukan bekas pengereman dari roda Elf," terangnya. Karena kecepatannya tinggi, sopir Elf memaksakan diri masuk ke jalur berlawanan agar mudah menyalip.

Namun, di saat bersamaan dari arah sebaliknyamuncul bus Sumber Kencono. Akibatnya, tabrakan pun tidak terhindarkan. "Terakhir dalam kecelakaan ini adalah sopir Elf," tegasnya. Namun, dia ikut tewas dalam kecelakaan yang merenggut 19 nyawa itu.

Menurut Sam, dalam keadaan semacam ini, dia dikenal pasal 77 KUHUP. Pasal tersebut menyatakan, ke-wenangan menuntut pidana dihapus jika terduduk meninggal dunia. "Tapi, bukan berarti kami langsung menghentikan prosesnya. Saat ini, semuanya masih kami pelajari," lanjutnya.

Pulang dari Saudi

Keluarga Mujito tak menyangka kepulangan pria itu dari Arab Saudi setahun lalu adalah untuk selamanya. Sebab, baru setahun menjadi penunggal bus, kecelakaan telah merenggut nyawanya. Padahal, pekerjaan sopir itu hanya mengisi waktu sebelum kembali ke Saudi menjadi TKI.

Karena itu, keluarga Mujito kemarin (12/9) terlihat *stock* setelah dikabari berita duka tersebut. Suasana rumah Mujito di salah satu gang kecil di jalan Dusun Ilo-saren, Desa Kalitong, Kecamatan Tarokan, Kediri, tampak dipenuhi puluhan warga yang menanti kedatangan jenazah Mujito.

Pemuda berusia 31 tahun itu adalah sopir bus Sumber Kencono nopol W 7181 UY jurusan Surabaya-Jogjakarta. Dia tewas dalam kecelakaan dengan mobil travel Elf nopol AG 7103 ML di *by pass* Puri Indah, Mojokerto, Senin dini hari (12/9). Di dalam rumah tampak wajah-wajah duka dan muram anggota keluarga dan kerabat pengemudi bus tersebut. Mereka duduk me-

lingkar di lantai ruang tamu beralas karpet. Muksin, 60, dan Suwarni, 55, orang tua Mujito, mendampingi Fitri Setyowati, 28, menantunya. Sebab, setelah mengetahui kecelakaan, istri Mujito *stock*. Dia berkali-kali pingsan setelah mendengar suaminya meninggal.

Di pangkuan Suwarni duduk Akbar Maulana, 3, anak semata wayang pasangan Mujito-Fitri. Di tengah banyak orang, balita itu menunjukkan ekspresi gelisah dan bingung. Meski jarang bertemu dengan ayahnya, Akbar seperti telah memahaminya. Kini dia tak bisa lagi bercanda dan bercengkerama dengan sang ayah yang hobi menyanyi tersebut.

"Kami sempat tidak yakin bahwa fito (Mujito, Red) yang meninggal," ujarnya ketika ditemui Radar Kediri (Jawa Pos Group). Muksin memastikan itu setelah mendapat berita yang lebih jelas dari beberapa tetangga yang melihat berita di TV lain. Seketika itu juga tangis pecah di rumah keluarga Muksin. Yang paling terputuk adalah Fitri. Bahkan, ibu satu anak itu pingsan begitu menerima penjelasan dari mertuanya.

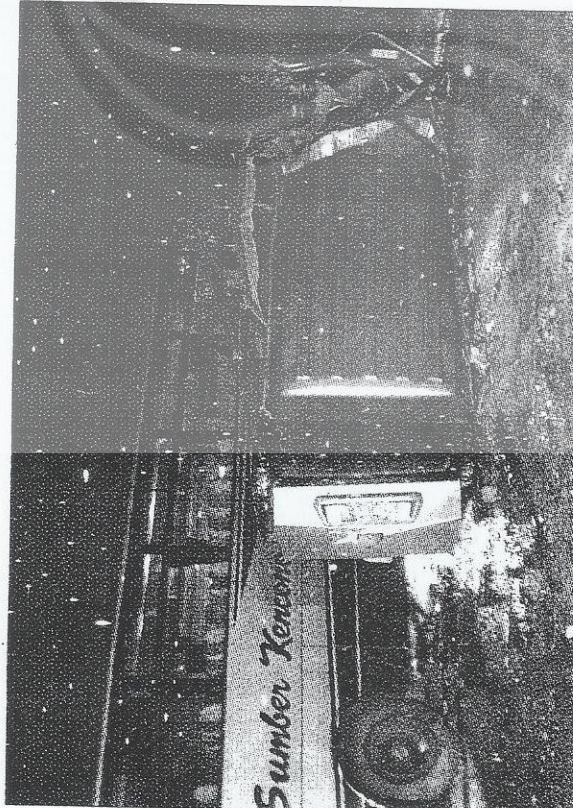
Pagi itu juga para tetangga berbondong-bondong ke rumah duka. Jenazah Mujito masih disimpan di RSUD dr Wahidin, Mojokerto. Mobil ambulans baru mengantarkan jenazah ke rumah duka sekitar pukul 15.00.

Apalagi, pekerjaan sebagai penunggal bus Sumber Kencono baru dilakukan Mujito pada September 2010. "Dia baru setahun ini *nyopir*. Sebenarnya hanya untuk mengisi waktu luang daripada menganggur," kenang Muksin.

Sebelumnya, pada 2007, Mujito pernah menjadi tenaga kerja Indonesia (TKI) di Arab Saudi. Di sana dia menjadi sopir pribadi majikannya di Kota Riyadh. Baru pada 2010 Munito pulang. Rencananya, kepulangannya itu hanya sejenak, untuk melepas kangen dengan keluarganya. "Setelah itu, katanya mau mengurus administrasi untuk memperpanjang izin kerjanya," ungkap Muksin.

Seminggu sebelum kecelakaan, Mujito yang dikenal periang dan gemar berkaraoke itu dihubungi majikannya di Saudi. Dia diminta untuk segera kembali. Namun, Mujito menjanjikan akan kembali setelah melihat anak semata wayangnya masuk taman kanak-kanak (TK). (fen/ron/yr/ndr/byu/jpnn/c2/c4/c1/nw/itro)

Sumber Kencono v Minibus, 20 Tewas



TABRAKAN MAUT: Bagian depan Bus Sumber Kencono hancur dan minibus Elf remuk setelah bertabrakan di by pass Mojokerto kemarin pagi.



TERPUKUL: Keluarga korban tewas menangis di RSUD dr Wahidin Sudiro Husodo Mojokerto kemarin.

Karena Sopir Teledor dan Jalan Gelap
MOJOKERTO - Kecelakaan maut di jalan raya yang melibatkan bus Sumber Kencono kembali terjadi. Sekitar pukul 02.40 kemarin, bus yang melaju dari arah Surabaya menuju Solo itu tertibat tabrakan hebat dengan minibus jenis Elf milik travel Nusantara Jaya yang melaju dari arah Jombang menuju Surabaya di tikungan Kenanten Km 51 by pass Mojokerto.

Hingga berita ini diturunkan, tercatat 20 orang tewas, termasuk sopir-kedua kendaraan. Selain itu, lima orang luka berat dan sembilan luka ringan. ■

► **Baca Sumber Kencono...**
Hal 11



Berita lainnya
baca halaman 9

Terlelap, Bangun Sudah Tergencet Kursi

TANGIS Zidan Fanani pecah begitu bus di tuibuhnya mulai habis. Bocah lima tahun itu merengek kesakitan karena luka patah kaki kanannya. Bersama orangtua dan sang kakak, dia juga menjadi korban tabrakan maut antara Bus Sumber Kencono dan minibus Elf di by pass Mojokerto kemarin (12/9). ■



FOTO FOTO: BUDAK KEDIR

Celaka di Jalur Sepi dan Gelap

Dari arah belah kanan melintasi bus Sumber Kencono jurusan Surabaya-Solo, kedua bus tersebut itu memantapkan diri.

3

Tabrakan hebat tak terlakan sebagian penumpang minibus terlempar ke luar. Kendaraan kemudian terseret 30 meter dan berhenti dalam posisi miring.

4

2

Sampai di Km 51 by pass Mojokerto, Elf berusaha mendahului mobil lain, sehingga posisinya menjorok ke kanan.

1
 Mobil bus Elf sopir berpenumpang 21 orang (termasuk sopir) melaju kencang dari arah Jombang menuju Surabaya.

Ngebut sejak Berangkat dari Terminal

■ TERLELAP...

Sambungan dari hal 1

Mereka sekeluarga dirawat di RS Citra Medika, Tarik, Sidoarjo. Bila Zidan mengalami patah kaki, Abdul Munir, sang ayah, mengalami luka robek di kaki, tangan, serta wajah. Binikmatin, 26, ibu Zidan, terluka berat dan hanya tergolek lemah di ruang perawatan. Sang kakak, Aldo, 10, lebih beruntung karena hanya mengalami lecet di kaki kanan.

Keluarga kecil asal Desa Sugihwaras, Kecamatan Prambon, Kabupaten Nganjuk, itu merupakan penumpang Bus Sumber Kencono. Mereka duduk di kursi terdepan atau persis di belakang sopir. Saat kejadian, mereka tengah terlelap tidur. Karena itu, mereka mengaku tidak tahu detik-detik menjelang tabrakan. Tahu-tahu, mereka sudah berdarah-darah.

Kesaksian juga disampaikan Sumin Cahyono, 59, penumpang Bus Sumber Kencono. Dia mengungkapkan, sejak berangkat dari Terminal Bungurasih, bus yang ditumpangnya itu melaju dengan kecepatan tinggi. Pria

asal Ngawi yang duduk di kursi nomor dua tersebut langsung terantuk bangku di depannya ketika tabrakan terjadi. "Saya waktu itu sedang tidur," ujar pria yang menderita luka ringan di bagian mata dan kaki tersebut.

Rainanto, 36, salah seorang di antara dua penumpang minibus yang selamat, bisa sedikit bercerita tentang peristiwa tersebut. Menurut dia, saat kejadian, seluruh penumpang Elf tengah tertidur. Minibus milik perusahaan travel yang berkantor di Jl Gatot Subroto, Nganjuk, itu berisi 20 penumpang dan seorang sopir. Mereka berangkat dari Terminal Nganjuk pukul 01.00. Karena tak kebagian kursi, Rainanto duduk di ban serep, persis di pinggir pintu samping belakang.

Begitu tabrakan terjadi, dia mungkin merupakan satu-satunya penumpang yang masih terjaga, meski setengah sadar. Tukang bangunan yang ingin merantau di Kalimantan itu menyatakan sempat melihat teman-temannya bergelimpangan begitu kendaraan yang mereka tumpangi terseret hingga 30 meter. Kebanyakan di antara me-

reka tewas di lokasi kejadian.

Rainanto mengungkapkan, dirinya berangkat bersama Supriyan, Sugito, serta Suparman yang merupakan teman sedesa dan sepekerjaan. Mereka hendak pergi ke Kalimantan dan bekerja di sebuah proyek pembangunan kolam pribadi milik bupati Sukamara, Kalimantan Tengah. Rencananya, setelah sampai di Surabaya, mereka melanjutkan perjalanan dengan kapal laut. Karena itu, mereka juga telah membeli tiket kapal Rp 235 ribu. Selain baju, pria yang memiliki satu anak tersebut membawa peralatan pertukangan seperti gergaji, palu, cetok, serta meteran. "HP saya hilang. Saya tidak tahu teman saya di mana?" ujar suami Subete, 28, itu. Begitu kecelakaan terjadi, Rainanto langsung terlempar ke aspal. Dia juga sempat terseret.

Seorang lagi penumpang minibus yang lolos dari maut adalah Lamidi, 31. Kebetulan, dia duduk di jok paling belakang. Dia hanya terluka ringan. "Saya tergencet bangku," kata warga Desa Batok, Kecamatan Larangan, Kabupaten Nganjuk, itu.

Lamidi menyatakan, dirinya

berangkat berlima dari kampungnya. Mereka tehitung masih bersaudara. Namun, nasib mereka berbeda. Empat saudaranya itu tewas semua. Mereka adalah Sairan, Suparmin, Warsito, dan Gayuh Wibowo. "Kami hendak ke Kalimantan untuk membangun permukiman di perkebunan kelapa sawit," ujar Lamidi yang terbaring di UGD RS Citra Medika.

Dia menyatakan tak tahu awal tabrakan maut tersebut. Sebab, saat itu dirinya tertidur di kursi paling belakang. Dia terbangun setelah benturan keras terjadi dan tubuhnya sudah tergencet kursi minibus. "Sekarang saya nggak tahu di mana saudara-saudara saya," ungkapnya. Dia juga menyatakan tak bisa menghubungi keluarga karena telepon genggam di saku celananya telah raib.

Pergi ke Kalimantan, tampaknya, sudah menjadi kebiasaan para tukang asal Nganjuk itu. Mereka biasanya mudik ketika Lebaran, lalu kembali pascালেbaran. "Sudah kebiasaan mereka pergi jadi tukang ke Kalimantan," ujar Ahmad, 50, salah seorang yang kehilangan anggota keluarga (fon/ron/yr/jpnn/c5/nw)

Sumber Kencono, Satu Kecelakaan Per Bulan

SELAMA tahun ini (mulai 1 Januari hingga 13 September), sudah terjadi 7.566 kasus kecelakaan lalu lintas di Jatim. Dalam kejadian itu, 730 orang meninggal dan kerugian material mencapai Rp 17 miliar (*selengkapnya baca grafis*).

Sebanyak 133 di antara 7.566 kecelakaan tersebut melibatkan bus. Di antara 133 kasus itu pula, 14 kecelakaan melibatkan Bus Sumber Kencono. Berarti, jika dirata-rata, dalam setiap bulan, bisa diasumsikan terjadi satu kecelakaan yang melibatkan Bus Sumber Kencono.

Kecelakaan paling sering melibatkan Bus Sumber Kencono (SK) terjadi di hari keramat (12/9) di Mojokerto. Dalam insiden itu, 20 orang meninggal, termasuk sopir SK. Selain ini, SK memang punya sejarah yang tak bagus: sopir ugal-ugalan, *ngebut*, dan sering mengalami kecelakaan. 'Ya, Sumber Kencono memang sering kecelakaan', kata Maryanto warga Kertajaya, yang ditemui di Terminal Bungurasih saat Lebaran lalu. Dua pengunjung Terminal Bungurasih lainnya mengungkapkan hal serupa.

Pengalaman *Jawa Pos* naik SK, anggap bahwa sopir *ngebut* dan cenderung ugal-ugalan memang tak salah. Saat itu, rute Surabaya-Jombang yang normalnya ditempuh dua jam hanya ditempuh dalam waktu sejam oleh SK.

Mengapa sopir SK cenderung menggebut dan ugal-ugalan? Apakah ada yang salah dalam sistem komisi untuk para sopirnya? Lasto, salah seorang sopir SK, mengungkapkan, dirinya puas dengan sistem pembayaran untuk sopir yang diterapkan PO SK. Yakni, sistem premi atau pendapatan karcis yang terjual.

Misalnya, sekali berangkat untuk rute Surabaya-Jogja mendapat Rp 500 ribu dari karcis. Kemudian, sekali berangkat itu, menghasilkan biaya operasi Rp 600 ribu, terutama untuk membeli solar. Namun, si sopir tetap mendapat komisi 10 persen dari Rp 500 ribu tersebut.

Sistem premi seperti itu bukannya tak punya kelemahan. Dari penelusuran *Jawa Pos*, sejumlah modus kerap dilakukan para sopir untuk mencari tambahan penghasilan.

Menurut penuturan Budi dan Fauzi, dua *checker* (pengontrol) dari SK yang dijumpai *Jawa Pos* saat bertugas di Mojokerto, yang paling kerap dilakukan adalah mengurangi jumlah karcis yang dijual. 'Karena itu, ha-

kejuhuan dan capek yang dialami sopir. Pola kerja dalam sehari pun cukup capek. Seperti ini pola kerja sopir SK jurusan Surabaya-Jogja: Berangkat dari Terminal Bungurasih, para sopir itu menempuh perjalanan sepanjang 300 km dalam waktu 7-8 jam untuk sampai di Jogja. Mereka hanya mendapat kesempatan beristirahat selama dua-tiga jam di Jogja sebelum kembali pulang ke Surabaya.

Bila sekali-dua kali, mungkin tak terasa. Tapi, bila sudah bertahun-tahun dan dengan usia sopir yang semakin menua, tentu itu menjadi sebuah kerentanan tersendiri. Belum lagi ditambah faktor merasa "jenuh" di jalan dan merasa sudah hafal jalan, *ngebut* pun tidak terhindarkan. "Paling enak ya kalau cepat sampai. Biar bisa istirahat atau santai-santai," ungkap seorang sopir SK yang tak mau namanya disebutkan.

Parahnya, sistem kerja yang rentan terhadap kesehatan sopir itu ternyata menjadi standar di perusahaan otobus mana pun. "Standarnya memang seperti itu di sini. Bukan hanya di Sumber Kencono pola kerja seperti itu," kata bos Sumber Kencono Setyaki.

Di bagian lain, seringnya SK mengalami kecelakaan tak dibantah Dir Lantas Polda Jatim Kombespol Sam Budigudian. "Memang tergolong banyak, tapi harus objektif. Harus dilihat dulu kasus per kasus," katanya. Menurut dia, meski sepanjang 2011 SK cukup sering mengalami kecelakaan, jumlah tersebut belum terlalu signifikan.

Sam tak menampik bahwa SK yang punya 230 unit bus dan 1.100 karyawan itu memang merupakan salah satu perusahaan otobus yang pernah disorot pibliknya. "Saat kecelakaan menonjol pada Lebaran 2010, kami bersama Dishub dan DLLUJR melakukan audit internal," tuturnya.

Menurut dia, dengan seringnya mengalami kecelakaan, asumsinya, ada yang salah di internal SK. Yang mengejutkan, menurut hasil audit tersebut, ternyata masalah itu adalah masalah kecil yang umumnya terjadi di PO mana pun. Apalagi, setelah SK melakukan sejumlah peningkatan manajemen di internal, tim gabungan tersebut memberikan lampu hijau bagi SK untuk beroperasi secara normal. Tentunya, disertai sejumlah catatan untuk peningkatan kontrol awak bus dan bus. (ano/c5/kum)

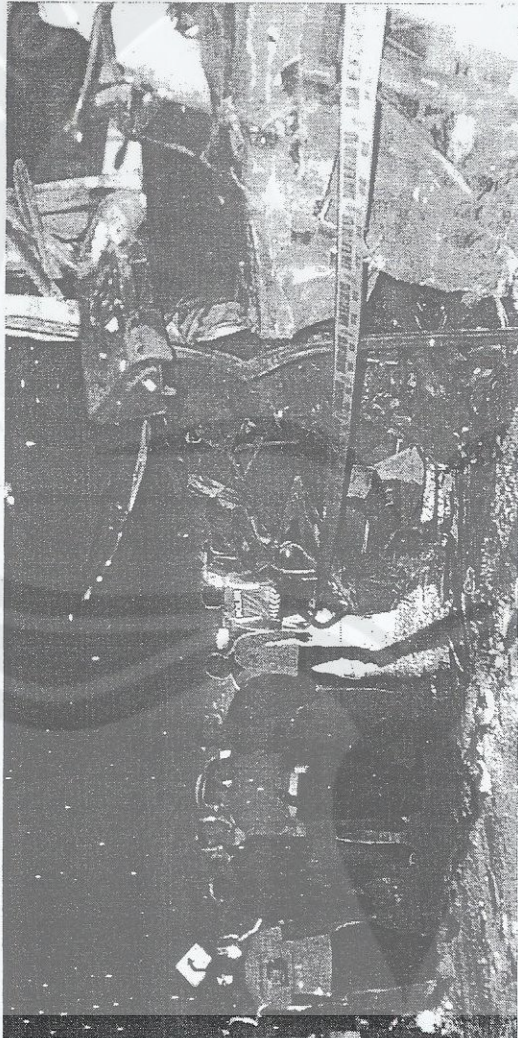
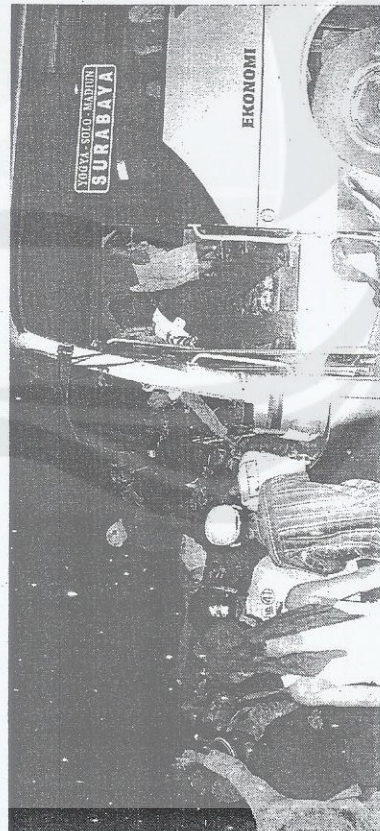


FOTO: FOTO: RADAN MOJOKERTO/UPN

RINGSEK, HANCUR:

Bodi Bus Sumber Kencono dan minibus Elf yang ringsek setelah bertabrakan hebat dini hari kemarin di Mojokerto (foto atas). Warga bersama mengevakuasi para korban di dalam Bus Sumber Kencono.



hari kerja, tiga atau empat hari libur). Sebulan, rata-rata pendapatan sopir berkisar Rp 2 juta. Dengan catatan, itu jika kondisi penumpang ramai. Itulah yang kemudian menimbulkan sejumlah masalah baru. Kadang, untuk "mengejat" rupiah, sopir mengurangi libur. Meski setiap berangkat manajemen mewajibkan sopir untuk menjalani tes kelengkapan jalan (seperti tes alkohol dan tes kesehatan), siapa yang bisa menjamin tingkat

kan untuk mendorong pendapatan sopir. Perhitungannya seperti ini: rata-rata jumlah penumpang yang naik per rit adalah 40 orang. Bila tarif rata-rata Rp 50 ribu, total diperoleh Rp 2.000.000 (40 orang x Rp 50 ribu). Jika mendapat komisi 10 persen, berarti sopir memperoleh Rp 200 ribu. Jika PP (pulang-pergi), sopir akan mendapat Rp 400 ribu. Seperti ini nilainya besar, namun pola kerjanya adalah 6-3 atau 6-4 (enam

Kecelakaan di Jatim 2011 (1 Januari sampai 12 September)

Jumlah total: 7.566 kasus
Perincian Korban
 • Meninggal Dunia: 730 orang
 • Luka Berat: 843 orang
 • Luka Ringan: 2.373 orang
 • Kerugian material: Rp 17.231.126.611

Dari 7.566 kasus kecelakaan itu, 131 kasus melibatkan bus.

Kecelakaan yang Libatkan Sumber Kencono (2009 - 2011)

Tahun 2009: 31 kasus
 ■ Sidoarjo 4 kejadian (md 4, lb 1)
 ■ Jombang 2 kejadian (md 1, lr 1)
 ■ Ngawi 14 kejadian (md 9, lb 16, lr 21)
 ■ Ngunjuk 7 kejadian (lb 2, 11 lr)
 ■ Madiun 4 kejadian (md 3, lb 1, lr 2)

Tahun 2010: 31 kasus
 ■ Sidoarjo 5 kejadian (md 8, lr 2)
 ■ Mojokerto 4 kejadian (md 2, lb 6, lr 9)
 ■ Jombang 4 kejadian (md 4, lr 3)
 ■ Ngawi 10 kejadian (md 3, lb 6, lr 6)
 ■ Ngunjuk 2 kejadian (lb 2, lb 2, lr 2)
 ■ Madiun 6 kejadian (md 2, lb 2, lr 2)

Tahun 2011: 14 kasus
 ■ Sidoarjo 1 kejadian (korban minor)
 ■ Mojokerto 2 kejadian (md 1, lr 1)
 ■ Nombang 3 kejadian (md 1, lb 2, lr 2)
 ■ Ngawi 1 kejadian (md 1, lr 1)
 ■ Madiun 3 kejadian (md 13, lr 3)

Kejadian terakhir di Mojokerto (12/9) yang menewaskan 20 orang.

*Keterangan: md (meninggal dunia), lb (luka berat), lr (luka ringan)
 Sumber: Direktorat Polhut Jatim dan berbagai sumber

Sumber Selamat, Nama Baru 50 Bus Sumber Kencono

CAP buruk PO Sumber Kencono di mata publik benar-benar parah. Perusahaan yang bermarkas di Sidorejo, Sidoarjo, tersebut dianggap sebagai perusahaan bus yang selalu celaka dengan sopir ugal-ugalan. *Ima-ge* negatif itu membuat pemiliknya merasa begitu tersudut. "Padahal, siapa yang menginginkan kecelakaan? Dan, bahkan kami sudah melakukan apa yang disarankan oleh aparat untuk perbaikan," kata bos PO Sumber Kencono Setyaki ketika ditemui di garasi Sumber Kencono kemarin sore (12/9). Hingga saat ini, manajemen Sumber Kencono sampai mengganti nama sekitar 50 busnya dengan nama baru, Sumber Selamat.

Setyaki mengatakan, pihaknya sudah sangat *concern* terhadap perbaikan, baik di bidang SDM

masih dapat uang. Karena premi yang kami pakai patokan adalah premi kotor," terangnya.

Pembinaan untuk manajemen operasi lebih hebat lagi. Yang pertama adalah penanaman GPS. Sejak ditanam dua tahun lalu, kini sudah ada 135 di antara total 230 bus Sumber Kencono yang memiliki GPS. Setyaki mengklaim bahwa GPS itu penting untuk kontrol. "Kami punya standar kecepatan. Misalnya, di daerah yang rawan kecelakaan dan menikung, bila ada sopir yang mengemudi melewati ambang batas standar kecepatan, pasti langsung kami beri surat peringatan," tegasnya. Dia kemudian menunjukkan contoh-contoh surat keterangan dan surat peringatan sopir yang diketahui mengemudi dari GPS.

Kedua, Sumber Kencono juga mempunyai semacam *server* SMS. "Tiap hari kami *print*. Kalau ada yang bisa ditindaklanjuti, akan ditindaklanjuti," terang Setyaki seraya menunjukkan *server* SMS itu. Isinya macam-macam. Ketika *Jawa Pos* melihat *server* tersebut di layar monitor, ada SMS yang berbunyi: *Sudah berhenti saja bisnis bus. Rezekimu dari bus haram*. "Kalau itu contoh SMS yang tak bisa ditindaklanjuti," kata

Setyaki, setengah bercanda. Untuk mekanisme kontrol, Setyaki mengatakan, pihaknya mempunyai 20 tim yang tersebar di sejumlah kota. Mulai Klaten, Salatiga, Madiun, sampai Jombang. Tim itu akan naik bus Sumber Kencono secara acak dan bertindak seperti penumpang, kemudian mencatat bila ada kesalahan prosedur yang dilakukan kru bus tersebut. "Kami tak main-main soal masalah ini," tegasnya.

Selain itu, sistem *reward and punishment* diterapkan. Aneka sanksi, mulai surat peringatan, dipanggil untuk diberikan konseling, disetrap dengan disuruh memarkirkan bus selama dua hari, didenda, hingga diskors dua minggu. Sanksi di atas konseling biasanya melibatkan kecelakaan. Disetrap memarkirkan bus selama dua hari misalnya. Itu adalah sanksi untuk sopir yang mengalami kecelakaan, tak ada korban jiwa, tetapi kerugian di atas Rp 3 juta.

Sementara itu, sopir dengan tingkat kecelakaan dan kerusakan yang paling rendah juga mendapat ganjaran. Dulu bentuknya berupa TV, kulkas, atau barang rumah tangga lainnya. "Tapi, kini minta mentahannya (uang) saja. Sebab, rata-rata sudah punya barangnya," ucapnya. (ano/c6/iro)

Analisis Teks Berita 1

Judul : “Sumber Kencono v Minibus, 20 Tewas”

Sub Judul : “Dirlantas : Sopir Bus Tidak Bersalah”

ANALISIS SELEKSI		ANALISIS SALIANSI (PENONJOLAN)	
Struktur Skrip	Struktur Tematis	Struktur Sintaksis	Struktur Retoris
<p>Realitas yang diangkat ada 3 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kecelakaan bus Sumber Kencono kembali terjadi. Kali ini dengan minibus Elf di Mojokerto dengan korban tewas 20 orang. 2. Kecelakaan tersebut disebabkan oleh kesalahan minibus Elf, tidak terletak pada pihak bus Sumber Kencono. 3. Kisah sopir bus Sumber Kencono. <p><u>Pelibat wacana :</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sumber Kencono Merupakan aktor utama dalam wacana ini yang bertabrakan 	<p><u>Wacana :</u></p> <p>Pada berita ini terdapat dua jenis wacana yang masing-masing disampaikan oleh narasumber yang berbeda.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kecelakaan bus Sumber Kencono yang kembali terjadi. <p>Wacana ini dipresentasikan oleh wartawan :</p> <p>“Kecelakaan maut di jalan raya yang melibatkan bus Sumber Kencono kembali terjadi. Sekitar pukul 02.40 kemarin, bus yang melaju dari arah Surabaya menuju Solo itu terlibat tabrakan hebat dengan</p>	<p><u>Judul :</u></p> <p>Judul yang digunakan dalam berita ini adalah “Sumber kencono v Minibus, 20 Tewas”. Judul ini terlihat tegas dan langsung menampilkan apa yang hendak diberitakan, terlihat dari pemilihan judul tersebut menyebutkan subyek yang terlibat dalam kecelakaan dan korban dalam kecelakaan tersebut.</p> <p>Berita ini menggunakan sub judul “Karena Sopir Teledor dan Jalan Gelap” ingin menegaskan penyebab dari kecelakaan tersebut adalah keteledoran sopir dan kurangnya penerangan di jalan. Namun, pada</p>	<p><u>Metafora :</u></p> <p>Secara sederhana dapat diartikan perumpamaan atau pengandaian. Peneliti menemukan beberapa metafora dalam berita ini, yaitu :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. “Seketika itu juga tangis pecah di rumah keluarga Muksin” (par. 29) <p>Kata pecah mempunyai makna rusak, terbelah menjadi beberapa bagian. Dalam kamus besar bahasa Indonesia, pecah juga berarti mulai. Kata “tangis pecah” digunakan sebagai perumpamaan suasana duka dengan adanya tangis yang muncul seperti sebuah barang yang hancur</p>

<p>dengan minibus Elf.</p> <p>2. Minibus Elf (travel Nusantara Jaya) Ditampilkan dalam wacana ini sebagai aktor utama yang menjadi lawan kecelakaan bus Sumber Kencono.</p> <p>3. Pihak kepolisian (Polres dan Polda) Pihak yang menangani kasus kecelakaan antara bus Sumber Kencono dengan minibus Elf serta melakukan olah TKP.</p> <p>4. Dinas Perhubungan Merupakan pihak yang membantu polisi dalam melakukan olah TKP.</p> <p>5. RSUD Wahidin Sudiro Husodo Sebagai tempat dimana para korban dirawat (korban tewas maupun luka).</p> <p>6. Mujito (Sopir Bus SK) Dimunculkan dalam wacana ini sebagai pihak yang bertanggung</p>	<p>minibus jenis Elf milik travel Nusantara Jaya.” (par. 1) Kali ini kecelakaan bus Sumber Kencono tersebut melibatkan minibus Elf. Kecelakaan yang terjadi antara bus Sumber Kencono dan minibus Elf tersebut mengakibatkan 20 korban tewas dan beberapa luka ringan serta berat.</p> <p>2. Penyebab kecelakaan adalah minibus Elf. Wacana ini dipresentasikan oleh :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kapolres Mojokerto, AKBP Prasetijo Utomo. <p>“Hasil olah TKP, minibus keluar markah lurus.” (par. 11)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kasubdit Keamanan dan Keselamatan Dirlantas Polda Jatim, AKBP Totok H. S. <p>“Sehingga, sangat mungkin dia (sopir minibus, Red) mengantuk atau memang</p>	<p>halaman lain sebagai kelanjutan dari berita ini, terdapat judul lain yang digunakan yaitu : “Dirlantas : Sopir Bus Tidak Bersalah”. Judul di halaman lain sebagai sambungan berita ini merupakan pernyataan Dirlantas yang menyebutkan bahwa kecelakaan tersebut bukan karena kesalahan sopir bus.</p> <p>Lead : Kecelakaan yang melibatkan bus Sumber Kencono kembali terjadi. Tabrakan hebat terjadi antara bus Sumber Kencono dengan minibus jenis Elf milik travel Nusantara Jaya di tikungan Kenanten Km 51 <i>by pass</i> Mojokerto.</p> <p>Body : Body berita ini adalah pemaparan beberapa dugaan mengenai penyebab kecelakaan maut yang menimpa bus Sumber Kencono dengan minibus</p>	<p>berkeping-keping karena dahsyat atau histerisnya.</p> <p>2. “... setelah melihat anak semata wayangnya masuk taman kanak-kanak (TK).” (par. 34) Kata “semata wayang” merupakan pengandaian dari makna sebenarnya yaitu tunggal atau hanya satu-satunya. Pengandaian semata wayang ini karena wayang hanya memiliki satu mata.</p> <p>Catchphrases : Secara sederhana diartikan sebagai frase yang menarik atau menonjol dalam sebuah wacana, berupa jargon atau slogan.</p> <p>1. “Kecelakaan maut di jalan raya yang melibatkan bus Sumber Kencono kembali terjadi.” (par. 1) Kata “kembali terjadi” menarik karena itu artinya kecelakaan</p>
--	---	---	---

<p>jawab dalam laju bus SK dan menjadi korban tewas.</p> <p>7. Didik Prayogo (sopir minibus) Sebagai pihak yang diduga salah dan menyebabkan kecelakaan. Didik Prayogo juga turut menjadi korban tewas dalam kecelakaan maut tersebut.</p> <p>8. Korban Korban dalam kecelakaan maut antara Sumber Kencono dengan minibus Elf, baik yang tewas maupun luka ringan dan luka berat. Dimunculkan dalam wacana ini sebagai pihak yang terlibat dan terkena dampak dari kecelakaan maut.</p> <p>9. Penumpang Penumpang dalam wacana ini merupakan orang yang menggunakan jasa transportasi SK dan minibus. Jumlah penumpang baik penumpang selamat maupun tewas dan</p>	<p>tidak melihat kalau ada bus di depannya.” (par. 13)</p> <p>- Direktur Lalu Lintas Polda Jatim, Kombespol Sam Budigusdian. “Tersangka dalam kecelakaan ini adalah sopir Elf.” (par. 20)</p> <p>Meskipun bus Sumber Kencono sudah berulang kali terlibat kecelakaan, namun kali ini kesalahan tidak terletak pada pihak bus Sumber Kencono melainkan dari pihak minibus Elf karena sopir yang teledor.</p>	<p>Elf. “Ada informasi, penyebab utama kecelakaan hebat tersebut adalah lampu utama bus Sumber Kencono yang tidak menyala saat melaju di jalur yang minim penerangan jalan itu. Saat melintas di depan pos polisi yang berjarak sekitar satu kilometer dari lokasi kejadian, lampu bus itu diketahui telah padam.” (par. 10)</p> <p>“Bekas rem tidak ada di atas aspal. Sehingga, sangat mungkin dia (sopir minibus, Red) mengantuk atau memang tidak melihat kalau ada bus di depannya.” (par. 13)</p> <p>“Bisa juga, sopir minibus tidak sadar bahwa dari arah depan ada bus Sumber Kencono yang melaju kencang karena bus tersebut tidak menyalakan lampu utama.” (par.</p>	<p>maut yang melibatkan bus Sumber Kencono sudah pernah terjadi, dan terulang kembali.</p> <p>2. “Dia baru setahun ini nyopir.” (par. 32)</p> <p>Kalimat ini menarik karena menunjukkan makna bahwa Mujito baru bekerja selama setahun menjadi sopir bus. Itu artinya, Mujito belum berpengalaman menjadi sopir bus.</p> <p>Depiction : Secara sederhana diartikan sebagai penggambaran isu secara denotatif. Peneliti menemukan beberapa <i>depiction</i> dalam berita ini, yaitu :</p> <p>1. “... peristiwa memilukan itu berawal saat ...” (par. 3)</p> <p>Kata “memilukan” merupakan bentuk denotatif dari sangat menyedihkan. Kata ini dipakai untuk menggambarkan betapa</p>
--	---	---	---

<p>terluka belum dapat dipastikan.</p> <p>10. Saksi Mata (Heri)</p> <p>Sebagai pihak yang melihat langsung kecelakaan maut. Dimunculkan dalam wacana ini sebagai saksi yang menceritakan kondisi sesaat setelah terjadi kecelakaan, dan apa yang didengarnya ketika kecelakaan tersebut terjadi.</p> <p>11. Warga</p> <p>Dimunculkan dalam wacana ini sebagai pihak yang terlibat dalam membantu polisi mengevakuasi korban kecelakaan.</p> <p>12. Kondektur</p> <p>Dimunculkan dalam wacana ini karena dianggap sebagai saksi kunci peristiwa kecelakaan maut tersebut. Sesaat setelah kejadian tersebut, kondektur pergi meninggalkan lokasi dan belum diketahui</p>		<p>13)</p> <p><u>Ending :</u></p> <p><i>Ending</i> dalam berita ini lebih banyak menuturkan tentang profil sopir bus Sumber Kencono yang juga menjadi korban tewas dalam kecelakaan tersebut. Mujito sudah setahun menjadi pengemudi bus Sumber kencono setelah kepulangan pria tersebut dari Arab Saudi. Pekerjaan sebagai sopir bus tersebut hanya digunakan Mujito untuk mengisi waktu sebelum kembali ke Saudi untuk menjadi TKI. Namun tragis, kecelakaan malah merenggut nyawanya.</p> <p>“Sebelumnya, pada 2007, Mujito pernah menjadi tenaga kerja Indonesia (TKI) di Arab Saudi. Di sana dia menjadi sopir pribadi majikannya di Kota Riyadh. Baru pada 2010 Mujito pulang. Rencananya, kepulangannya itu</p>	<p>menyedihkannya peristiwa kecelakaan tersebut.</p> <p>2. “Mereka mengevakuasi semua korban tewas dan luka” (par. 8)</p> <p>“... hanya pengemudi yang tewas karena terjepit kemudi.” (par. 9)</p> <p>“... ketika mengetahui anggota keluarganya tewas.” (par. 19)</p> <p>Berita ini banyak sekali menggunakan kata tewas yang merupakan bentuk denotatif dari mati atau meninggal.</p> <p><u>Keywords :</u></p> <p>Secara sederhana dapat diartikan sebagai sebuah kata kunci yang menjadi inti dari sebuah wacana.</p> <p>“Sumber Kencono v Minibus, 20 Tewas.” (judul)</p> <p>“... tercatat 20 orang tewas.” (par. 2)</p> <p>“... mengevakuasi semua korban tewas dan luka.” (par. 8)</p>
--	--	--	---

<p>keberadaannya.</p> <p>13. Keluarga Mujito</p> <p>Keluarga Mujito adalah Muksin dan Suwarni (orang tua), Fitri Setyowati (istri), dan Akbar Maulana (anak). Keluarga Mujito ini dimunculkan dalam wacana sebagai pihak keluarga yang terpukul karena kecelakaan tersebut menyebabkan Mujito tewas.</p> <p><u>Pelantun wacana :</u></p> <p>1. Kapolres Mojokerto, AKBP Prasetijo Utomo.</p> <p>Adalah kepala polres Mojokerto yang menangani kasus kecelakaan tersebut. Ada informasi yang menyebutkan bahwa penyebab utama kecelakaan hebat tersebut adalah lampu bus yang tidak menyala.</p> <p>“Kami juga sudah mendengar adanya informasi itu. Tapi,</p>		<p>hanya sejenak, untuk melepaskan kangen dengan keluarganya. Setelah itu, katanya mau mengurus administrasi untuk memperpanjang izin kerjanya.” (par. 33)</p> <p><u>Placement :</u></p> <p>Berita ini ditempatkan Surat Kabar Harian (SKH) Jawa Pos pada halaman pertama atau <i>headline</i>. Tampilannya terdiri dari 34 paragraf yang mana dua paragraf awal ditambah dengan grafis dengan judul “Celaka di Jalur Sepi dan Gelap” dan empat buah foto diletakkan di halaman pertama, dan 30 paragraf lain (paragraf 3-34) diletakkan di halaman 11 di kolom pertama sebagai halaman sambungan dari berita utama.</p>	<p>Kata kunci dalam berita ini adalah “tewas”, yang mana hendak menunjukkan begitu hebatnya kecelakaan yang terjadi sehingga menyebabkan korban yang meninggal atau terenggut nyawanya.</p> <p><u>Visual Images :</u></p> <p>Visual images dalam berita ini ada 4 buah foto.</p> <p>Foto yang pertama adalah foto bus Sumber Kencono yang tetap berdiri namun hancur di bagian depan dan di sampingnya terdapat minibus Elf yang terguling dan remuk setelah bertabrakan.</p> <p>Foto tersebut ingin menggambarkan bagaimana kecelakaan maut tersebut terjadi dengan kondisi bus dan minibus yang parah setelah terjadi kecelakaan. Hal tersebut juga terlihat dari berserakannya kaca-kaca dan percikan darah.</p>
---	--	--	--

<p>masih kami alami.” (par. 11)</p> <p>2. Kasubdit Keamanan dan Keselamatan Dirlantas Polda Jatim, AKBP Totok H. S.</p> <p>Pernyataan Totok H.S dimunculkan sebagai pihak yang melakukan olah TKP.</p> <p>“Bekas rem tidak ada di atas aspal.” (par. 13)</p> <p>3. Kaur Min Ops Satlantas Polres Mojokerto, Iptu Joko Pranoto</p> <p>Dimunculkan sebagai pihak yang juga menangani kasus kecelakaan tersebut. Polisi masih mencari keberadaan kondektur yang menjadi saksi kunci peristiwa tersebut.</p> <p>“Kami masih mencari keberadaannya (kondektur, Red). Dia adalah kuncinya.” (par. 15)</p> <p>4. Direktur Lalu Lintas Polda Jatim, Kombespol Sam Budigusdian.</p>			<p>Foto yang kedua adalah foto beberapa keluarga korban yang menangis karena kerabat mereka menjadi korban kecelakaan maut tersebut. Terlihat, seorang ibu paruh baya yang menangis dipelukan keluarganya, sementara di belakangnya juga seorang ibu terlihat menangis histeris.</p> <p>Foto yang ketiga adalah foto sopir bus Sumber Kencono, Mujito yang turut menjadi korban meninggal dunia dalam kecelakaan tersebut.</p> <p>Foto yang keempat adalah foto istri Mujito, Setyowati yang sedang menggendong buah hatinya dan terlihat shock mendengar kabar kecelakaan yang menimpa suaminya. Di foto tersebut terlihat Setyowati di damping oleh keluarganya.</p> <p><u>Grafis :</u></p> <p>Dalam berita ini, terdapat gambaran kronologi kejadian yang</p>
---	--	--	---

<p>Pernyataan Dirlantas Polda Jatim yang juga melakukan olah TKP ini dikutip sebagai pernyataan yang menegaskan bahwa pihak bersalah adalah sopir minibus Elf karena tidak mengurangi kecepatan saat berada di tikungan dan masuk ke jalur berlawanan.</p> <p>“Tersangka dalam kecelakaan ini adalah sopir Elf.” (par. 21)</p> <p>5. Heri, 60th.</p> <p>Heri merupakan warga yang tinggal sekitar 75 meter dari tempat kejadian. Ia dimunculkan dalam wacana ini sebagai saksi mata yang mendengar bunyi benturan dua kendaraan tersebut.</p> <p>“Suaraya bruuuuaak!! Keras sekali, saya sampai terbangun.” (par. 7)</p> <p>6. Muksin, 60th.</p> <p>Pernyataan Muksin (orang tua Mujito, sopir bus Sumber</p>		<p>menimpa bus Sumber Kencono dan minibus Elf. Dengan judul grafis “Celaka di Jalur Sepi dan Gelap”, dijelaskan di sana bagaimana minibus Elf melaju kencang dari arah Jombang menuju Surabaya sementara dari arah berlawanan meluncur bus Sumber Kencono (SK) yang diduga mematikan lampu utama. Pada saat berada di tikungan, minibus hendak mendahului mobil lain sehingga posisinya menyorok ke kanan, maka dari itu tabrakan hebat tak terelakkan hingga sebagian penumpang minibus terlempar keluar.</p>
---	--	--

<p>Kencono) merupakan pernyataan yang paling banyak dikutip. Ini terkait dengan tewasnya Mujito dalam kecelakaan maut tersebut.</p> <p>“Kami sempat tidak yakin bahwa Jito yang meninggal.” (par. 28)</p> <p>“Dia baru setahun ini nyopir. Sebenarnya hanya untuk mengisi waktu luang daripada menganggur.” (par. 32)</p> <p>“Setelah itu, katanya, mau mengurus administrasi untuk memperpanjang izin kerjanya.” (par. 33)</p>			
--	--	--	--

FRAME MEDIA

Frame SKH Jawa Pos dalam pemberitaan ini adalah pemaparan fakta-fakta atas kasus kecelakaan yang terjadi antara bus Sumber Kencono dengan Minibus tersebut mengakibatkan 20 korban tewas.

Analisis Teks Berita 2


“Terlelap, Bangun Sudah Tergencet Kursi”

Sub Judul : ”Ngebut Sejak Berangkat dari Terminal”

ANALISIS SELEKSI		ANALISIS SALIANSI (PENONJOLAN)	
Struktur Skrip	Struktur Tematis	Struktur Sintaksis	Struktur Retoris
<p>Realitas dalam wacana ini adalah kesaksian beberapa penumpang yang selamat, baik penumpang bus Sumber Kencono maupun minibus Elf atas kasus kecelakaan maut tersebut.</p> <p>Pelibat wacana :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zidan Fanani (korban) Zidan Fanani adalah bocah kecil berusia lima tahun, ditampilkan dalam wacana ini sebagai korban atas kecelakaan maut antara Sumber Kencono dan minibus Elf. 2. Sumber Kencono 	<p><u>Wacana :</u></p> <p>Pada berita ini terdapat dua jenis wacana yang masing-masing disampaikan oleh narasumber yang berbeda.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Satu keluarga menjadi korban dalam kecelakaan maut antara bus Sumber Kencono dengan minibus Elf. Wacana ini dipresentasikan oleh wartawan pada paragraf 1-4. 2. Kesaksian penumpang tentang kronologis kejadian dan para penumpang lain yang menjadi 	<p><u>Judul :</u></p> <p>Judul dalam berita ini menggunakan font yang tidak terlalu besar namun tetap dapat dibaca dengan jelas oleh audiens. Judul yang digunakan “Terlelap, Bangun Sudah Tergencet Kursi” digunakan wartawan untuk menarik perhatian pembacanya karena menggambarkan keadaan yang mengesankan yang mana pada saat tertidur dengan lelap, ketika bangun sudah tergecet kursi dan menjadi korban kecelakaan. Pada halaman lain sebagai kelanjutan dari berita ini, judul yang digunakan adalah “Ngebut sejak berangkat dari</p>	<p><u>Metafora :</u></p> <p>Secara sederhana dapat diartikan perumpamaan atau pengandaian. Metafora dalam berita ini adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. “Tangis Zidan Fanani pecah begitu bias di tubuhnya mulai habis.” (par. 1) <p>Sama dengan artikel yang pertama, pecah dalam kalimat ini mengandaikan sesuatu yang rusak dan menjadi ramai. Dalam kamus besar bahasa Indonesia, pecah juga berarti mulai. Pecah digunakan sebagai perumpamaan suasana duka dengan adanya tangis yang muncul seperti sebuah barang yang hancur</p>

<p>Merupakan aktor utama dalam wacana ini yang bertabrakan dengan minibus Elf.</p> <p>3. Minibus Elf Ditampilkan dalam wacana ini sebagai aktor utama yang menjadi lawan kecelakaan bus Sumber Kencono.</p> <p>4. Abdul Munir (ayah Zidan) Abdul Munir adalah ayah Zidan, ditampilkan dalam wacana ini karena ia bersama keluarganya menjadi korban dalam kecelakaan tersebut.</p> <p>5. Binikmatin (ibu Zidan) Binikmatin yang merupakan ibu Zidan juga menjadi korban dalam kecelakaan Sumber Kencono dengan minibus Elf.</p> <p>6. Aldo (kakak Zidan) Aldo adalah kakak Zidan yang menjadi penumpang Sumber Kencono bersama keluarganya. Sama dengan adik dan orang</p>	<p>korban kecelakaan maut tersebut.</p> <p>Wacana ini dipresentasikan oleh ketiga saksi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sumin Cahyono <p>Wacana ini terdapat pada paragraf 5.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rainanto <p>Wacana ini terdapat pada paragraf 6-9</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lamidi <p>Wacana ini terdapat pada paragraf 10-12.</p>	<p>Terminal”.</p> <p>Lead : Lead dalam berita ini adalah menceritakan kondisi sebuah keluarga kecil yaitu Zidan Fanani bersama kakak dan orang tuanya yang menjadi korban tabrakan maut antara bus Sumber Kencono dengan minibus Elf.</p> <p>Body : Body berita ini adalah kesaksian beberapa penumpang, baik penumpang bus Sumber Kencono maupun penumpang minibus Elf yang selamat dalam tabrakan maut yang terjadi antara Sumber Kencono dengan minibus Elf.</p> <p>Ending : Penutup dalam berita ini adalah cerita singkat mengenai kebiasaan para tukang asal Nganjuk untuk</p>	<p>berkeping-keping karena dahsyat atau histerisnya.</p> <p>2. “Karena tak sebagian kursi, Rainanto duduk di ban serep ...” (par. 6) Ban serep dalam kalimat di paragraf tersebut memiliki makna cadangan. Karena tidak mendapatkan tempat duduk, maka Rainanto duduk di kursi cadangan.</p> <p>Catchphrases : Secara sederhana diartikan sebagai frase yang menarik atau menonjol dalam sebuah wacana, berupa jargon atau slogan.</p> <p>“Bersama orang tua dan sang kakak, dia juga mejadi korban tabrakan maut ...” (par. 1) Kalimat yang terdapat dalam paragraf pertama tersebut menarik karena disebutkan dengan jelas dalam kalimat tersebut bahwa korban bersama</p>
--	--	---	---

<p>tuanya, ia ditampilkan dalam wacana ini sebagai korban dalam kasus kecelakaan.</p> <p>7. RS Citra Medika Ditampilkan dalam wacana ini karena digunakan sebagai tempat merawat pasien-pasien baik yang terluka ringan maupun berat akibat kecelakaan Sumber Kencono dengan minibus Elf.</p> <p>8. Sumin Cahyono (saksi) Sumin Cahyono adalah penumpang bus Sumber Kencono, ditampilkan dalam wacana ini sebagai saksi yang memberikan keterangan bahwa Sumber Kencono melaju dengan kecepatan tinggi.</p> <p>9. Rainanto (saksi) Rainanto juga ditampilkan sebagai saksi dalam wacana ini, namun ia adalah penumpang minibus Elf yang selamat.</p> <p>10. Sukijan, Sugito, dan Suparman</p>		<p>bekerja di Kalimantan menjadi tukang. Mereka biasanya mudik ketika lebaran, dan kembali pasca lebaran.</p> <p><u>Placement :</u> Berita ini ditempatkan Jawa Pos pada halaman pertama (berita utama), di sebelah headline. Jika dibandingkan dengan headline edisi tersebut, berita ini mendapatkan porsi yang kecil di pojok kanan bawah. Terdiri dari 13 paragraf dengan sambungan berada pada halaman 9.</p>	<p>dengan orang tua dan kakak menjadi korban dalam tabrakan maut. Terlihat bahwa yang ingin ditonjolkan adalah satu keluarga yang terdiri dari orang tua dan dua anaknya menjadi korban dalam kecelakaan yang melibatkan bus SK dan minibus Elf tersebut.</p> <p><u>Depiction :</u> Secara sederhana diartikan sebagai penggambaran isu secara denotatif. Peneliti menemukan beberapa <i>depiction</i> dalam berita ini, yaitu :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ”Bocah lima tahun itu merengek kesakitan karena luka patah kaki kanannya” (par. 1) Dalam kamus besar bahasa Indonesia, merengek berasal dari kata dasar renek yang memiliki arti meminta sesuatu dengan mendesak sambil menangis-
---	--	---	---

<p>(teman Rainanto)</p> <p>Beberapa teman Rainanto ini ditampilkan sebagai penumpang minibus Elf yang menjadi korban dalam kasus kecelakaan dan tidak selamat.</p> <p>11. Subete (istri Rainanto)</p> <p>Ditampilkan hanya sebagai pelengkap dan untuk memberikan keterangan bahwa ia adalah istri dari salah satu penumpang minibus Elf yang selamat yaitu Rainanto.</p> <p>12. Lamidi (saksi)</p> <p>Lamidi adalah penumpang minibus Elf yang selamat selain rainanto. Ia ditampilkan dalam wacana ini sebagai saksi atas kasus kecelakaan tersebut.</p> <p>13. Sairan, Suparmin, Warsito, dan gayuh Wibowo (saudara Lamidi)</p> <p>Saudara Lamidi tersebut ditampilkan dalam wacana ini dikarenakan mereka adalah</p>		<p>nangis kecil.</p> <p>2. “Tahu-tahu, mereka sudah berdarah-darah.” (par. 4)</p> <p>Kata berdarah-darah menunjukkan keadaan dimana seseorang sedang berdarah atau tubuhnya mengeluarkan banyak darah. Kata tersebut memiliki arti terluka.</p> <p><u>Keywords :</u></p> <p>Secara sederhana dapat diartikan sebagai sebuah kata kunci yang menjadi inti dari sebuah wacana.</p> <p>Korban tabrakan maut</p> <p><u>Visual Images :</u></p> <p>Tidak terdapat <i>visual images</i> dalam berita ini.</p>
---	---	--

penumpang minibus Elf yang hendak berangkat ke Kalimantan untuk bekerja bersama dengan Lamidi, namun mereka menjadi korban meninggal dalam kecelakaan tersebut.

Pelantun wacana :

1. Sumin Cahyono (saksi, penumpang SK)

Sumin Cahyono adalah penumpang bus Sumber Kencono, sekaligus menjadi saksi atas kecelakaan tersebut. Sumin hanya menderita luka ringan di bagian mata dan kaki.

”Sejak berangkat dari terminal bungurasih, bus yang ditumpangnya melaju dengan kecepatan tinggi” (par. 5 dalam kalimat tidak langsung)

”Saya waktu itu sedang tidur.”
(par. 5)

<p>2. Rainanto (saksi, penumpang minibus Elf)</p> <p>Rainanto merupakan salah seorang di antara dua penumpang minibus yang selamat.</p> <p>”Saat kejadian, seluruh penumpang Elf tengah tertidur.” (par.6 dalam kalimat tidak langsung).</p> <p>”Tukang bangunan yang ingin merantau di Kalimantan itu menyatakan sempat melihat teman-temannya bergelimpangan begitu kendaraan yang mereka tumpangi terseret hingga 30 meter. Kebanyakan di antara mereka tewas di lokasi kejadian.” (par. 7 dalam kalimat tidak langsung)</p> <p>”Dirinya berangkat bersama Sukijan, Sugito, serta Suparman yang merupakan teman sedesa dan sepekerjaan. Mereka hendak pergi ke Kalimantan dan bekerja</p>			
--	--	--	--

di sebuah proyek pembangunan kolam pribadi milik Bupati Sukamara, Kalimantan Tengah.” (par. 8 dalam kalimat tidak langsung)

”hP saya hilang, saya tidak tahu teman saya di mana.” (par. 9)

3. Lamidi (saksi, penumpang Elf)

Lamidi adalah penumpang minibus Elf dan merupakan salah seorang yang selamat selain Rainanto. Ia adalah saksi terhadap kasus kecelakaan ini.

”Saya terkejut bangun” (par. 10)

4. Ahmad (anggota keluarga korban)

Ahmad adalah anggota keluarga korban yang kehilangan anggota keluarganya yang menjadi korban kecelakaan bus Sumber Kencono dengan minibus Elf.

<p>”Sudah kebiasaan mereka pergi jadi tukang ke Kalimantan.” (par. 13)</p>			

<p style="text-align: center;">Hasil Analisis Seleksi :</p> <p>Kejadian kecelakaan bus Sumber Kencono dengan minibus Elf tersebut terjadi saat sebagian besar penumpang tertidur sehingga tidak terlalu banyak mengetahui kronologis kejadian, yang mereka tahu ketika terbangun mereka sudah terluka.</p>	<p style="text-align: center;">Hasil Analisis Saliensi (Penonjolan) :</p> <p>Dalam analisis penonjolan, terlihat Jawa Pos ingin menyoroti bahwa beberapa penumpang menjadi korban dalam kecelakaan maut tersebut berasal dari satu keluarga, dan ada beberapa yang masih merupakan kerabat dengan penumpang lainnya.</p>
---	---

<p style="text-align: center;">Frame Media :</p> <p>Frame yang diangkat SKH Jawa Pos dalam berita ini adalah kesaksian penumpang Sumber Kencono dan minibus Elf. Dari kesaksian tersebut, Jawa Pos ingin menjelaskan bahwa sebagian besar penumpang tertidur saat kejadian, sehingga tidak mengetahui dengan pasti penyebab kecelakaan. Yang mereka tahu hanya ketika terbangun mereka terluka dan mendapati keluarga serta kerabat mereka turut menjadi korban jiwa dalam kecelakaan tersebut.</p>
--

Analisis Teks Berita 3

Judul : “Sumber Kencono, Satu Kecelakaan Per Bulan”


ANALISIS SELEKSI		ANALISIS SALIANSI (PENONJOLAN)	
Struktur Skrip	Struktur Tematis	Struktur Sintaksis	Struktur Retoris
<p>Realitas yang diangkat dalam berita ini ada dua yaitu :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sumber Kencono memiliki stigma yang tidak bagus yaitu sering mengalami kecelakaan sehingga apabila dirata-rata tiap bulan terdapat kecelakaan yang melibatkan bus Sumber Kencono. 2. Sopir ngebut dan ugal-ugalan merupakan penyebab Sumber Kencono mengalami kecelakaan <p>Pelibat wacana :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sumber Kencono Adalah perusahaan otobus yang 	<p>Wacana : Pada berita ini terdapat empat jenis wacana yang masing-masing disampaikan oleh narasumber yang berbeda.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sumber Kencono mengalami satu kecelakaan setiap bulan. Wacana ini dipresentasikan oleh wartawan pada paragraf kedua. <p>”Sebanyak 133 di antara 7.566 kecelakaan tersebut melibatkan bu. Di antara 133 kasus itu oula, 14 kecelakaan melibatkan bus Sumber Kencono (SK). Berarti, jika dirata-rata, dalam setiap bulan, bisa diasumsikan terjadi</p>	<p>Judul : Judul yang digunakan dalam berita ini adalah Sumber Kencono, Satu Kecelakaan Per Bulan. Judul tersebut dicetak dengan <i>font size</i> yang cukup besar dan dicetak tebal (<i>bold</i>) sehingga jelas untuk dibaca oleh <i>audiens</i>. Apalagi judul yang digunakan membuat rasa penasaran pembaca dengan menyebutkan “satu kecelakaan per bulan”, itu artinya bus Sumber Kencono tersebut sering mengalami kecelakaan. Judul tersebut merepresentasikan isi berita bahwa setiap bulannya Sumber Kencono kerap mengalami kecelakaan.</p>	<p>Metafora : Secara sederhana dapat diartikan perumpamaan atau pengandaian. Beberapa metafora dalam berita ini adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. “Kadang, untuk “mengejar” rupiah, sopir ...” (par. 14) Mengejar memiliki kata dasar kejar yang memiliki arti berlari untuk menyusul atau memburu. Uang di umpamakan sebagai sebuah benda yang “bergerak” dan harus dikejar, memiliki arti berusaha keras untuk mendapatkan uang tersebut. Jadi, kalimat mengejar uang diartikan sebagai berusaha dengan keras untuk mendapatkan uang.

<p>bermarkas di Sidoarjo. Dimunculkan sebagai aktor utama yang terlibat dalam peristiwa kecelakaan dengan minibus Elf.</p> <p>2. Sopir Sumber Kencono Orang yang bekerja di bawah PO. Otobus Sumber Kencono bertugas mengemudikan bus. Dimunculkan dalam wacana ini sebagai pihak yang berhubungan langsung dengan bus dan bertanggung jawab apabila terjadi kecelakaan. Pihak ini diduga sebagai salah satu faktor mengapa bus Sumber Kencono sering mengalami kecelakaan.</p> <p>3. Kondaktur Orang yang bekerja di bawah PO. Otobus Sumber Kencono bekerja sama dengan sopir dalam bekerja. Tugasnya adalah memeriksa karcis atau menarik ongkos.</p>	<p>satu kecelakaan yang melibatkan bus SK.”</p> <p>2. Sumber Kencono memiliki stigma yang tidak bagus : sopir ugal-ugalan dan <i>ngebut</i>, dan sering mengalami kecelakaan. Wacana ini dipresentasikan oleh :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maryanto (pengunjung terminal Bungurasih) ”Iya, Sumber Kencono memang sering kecelakaan.” (par. 4) - Wartawan Wartawan yang memiliki pengalaman naik bus Sumber Kencono membenarkan stigma tersebut. ”Pengalaman Jawa Pos naik SK, anggapan bahwa sopir ngebut dan cenderung ugal-ugalan memang tak salah. Saat itu rute Surabaya-Jombang 	<p><u>Lead :</u> <i>Lead</i> dalam artikel ini langsung menuturkan data mengenai kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Jawa Timur mulai Januari – September 2011. ”Selama tahun ini (mulai 1 Januari hingga September), sudah terjadi 7.566 kasus kecelakaan lalu lintas di Jatim. Dalam kejadian itu, 730 orang meninggal dan kerugian material mencapai 17 miliar.”</p> <p><u>Body :</u> <i>Body</i> berita ini adalah pemaparan stigma Sumber Kencono yang tak bagus. Stigma tersebut terdapat pada sopir yang suka ngebut dan ugal-ugalan saat di jalan. Dari faktor tersebut kemudian muncul pertanyaan kenapa sopir SK cenderung ngebut dan ugal-ugalan. Hal itu kemudian diulas dan</p>	<p>2. “... memberikan lampu hijau bagi SK untuk ...” (par. 20) Lampu hijau secara denotatif memiliki makna lampu lalu lintas yang berwarna hijau, namun lampu hijau dalam kalimat di atas diartikan sebagai izin dalam menjalankan suatu rencana. Dalam kalimat ini, maksudnya adalah bus Sumber Kencono yang mendapatkan izin dalam menjalankan rencana yaitu beroperasi kembali dengan normal.</p> <p><u>Catchphrases :</u> Secara sederhana diartikan sebagai frase yang menarik atau menonjol dalam sebuah wacana, berupa jargon atau slogan.</p> <p>1. “Sumber Kencono, Satu Kecelakaan Per Bulan” (judul) Kalimat di atas menarik karena dengan jelas dikatakan bahwa satu kecelakaan per bulannya dialami oleh bus Sumber Kencono, itu</p>
--	--	---	---

<p>4. Penumpang Orang yang menggunakan jasa bus untuk mengantar ke suatu kota tujuan dengan membayar sejumlah uang.</p> <p>5. Dinas Perhubungan Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan. Dinas perhubungan disebut dalam berita ini sebagai pihak yang melakukan audit internal terkait kecelakaan yang menonjol pada lebaran 2010.</p> <p>6. DLLAJ DLLAJ merupakan singkatan dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terlibat dalam pelaksanaan penyelenggaraan dan pengawasan pembangunan prasarana jalan dan fasilitas pendukungnya untuk menciptakan kelancaran lalu lintas yang tertib, lancar dan</p>	<p>yang normalnya ditempuh dua jam hanya ditempuh dalam waktu sejam oleh SK.” (par. 5)</p> <p>3. Penjelasan mengenai modus yang kerap dilakukan sopir. Wacana ini dipresentasikan oleh :</p> <p>- Wartawan : ”Dari penelusuran Jawa Pos, sejumlah modus kerap dilakukan para sopir untuk mencari tambahan penghasilan.” (par. 9)</p> <p>”</p> <p>- Budi dan Fauzi (<i>checker</i> SK) ”... yang paling kerap dilakukan adalah mengurangi jumlah karcis yang dijual.” (par. 10)</p> <p>”Yang kedua adalah menaikkan tarif. Tarif yang biasanya Rp 10 ribu bisa menjadi Rp 12 ribu.” (par.11)</p>	<p>diuraikan secara rinci mulai dari komisi, modus yang dilakukan sopir untuk mencari tambahan penghasilan, dan masalah terkait pola kerja sopir bus SK. ”Yakni, sistem premi atau mendapat komisi 10 persen dari total pendapatan karcis yang terjual.” (par. 7)</p> <p>”Sistem premi seperti itu bukannya tak punya kelemahan. Dari penelusuran Jawa Pos, sejumlah modus kerap dilakukan para sopir untuk mencari tambahan penghasilan.” (par. 9)</p> <p>”..., namun pola kerjanya adalah 6-3 atau 6-4 (enam hari kerja, tiga atau empat hari libur). Sebulan, rata-rata pendapatan sopir berkisar Rp 2 juta. Dengan catatan, itu jika kondisi penumpang ramai.” (par. 13)</p>	<p>artinya Sumber Kencono sudah berlangganan kecelakaan setiap bulannya. Hal itu tentu menggelitik, karena setiap bulan bus SK mengalami kejadian kecelakaan, sehingga perlu dipertanyakan apa penyebab kecelakaan hingga setiap bulan SK harus mengalami kecelakaan.</p> <p>2. “belum lagi ditambah faktor merasa ‘jenuh’ di jalan ...” (par. 16)</p> <p>Kata jenuh menjadi menarik dalam wacana ini. Jenuh memiliki persamaan makna bosan, itu artinya sopir pun bisa jenuh dalam berkendara karena pola kerja yang hanya mendapatkan kesempatan istirahat selama dua-tiga jam dalam sehari untuk rute Surabaya-Jogja, Jogja-Surabaya. Sopir yang jenuh tentu akan berdampak buruk pada kinerjanya.</p>
---	--	---	--

<p>selamat. Pihak ini dimunculkan dalam wacana karena audit internal yang dilakukannya bersama Dishub dan Dirlantas Polda Jatim sehubungan dengan kecelakaan yang sering dialami bus SK.</p> <p>7. Ditlantas Polda Jatim</p> <p>Ditlantas adalah singkatan dari Dinas Lalu Lintas, bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi lalu lintas yang meliputi kegiatan pendidikan masyarakat, penegakan hukum, pengkajian masalah lalu lintas, administrasi registrasi dan identifikasi pengemudi & kendaraan bermotor serta melaksanakan patrol jalan raya antar wilayah di Jawa Timur.</p> <p>Pelantun wacana :</p> <p>1. Maryanto, pengunjung terminal Bungurasih.</p>	<p>”Modus ketiga adalah pemalsuan karcis.” (par. 11)</p> <p>4. Sistem kerja sopir bus Sumber Kencono.</p> <p>- Wartawan</p> <p>”Pola kerja dalam sehari pun cukup capek. Seperti ini pola kerja sopir SK jurusan Surabaya-Jogja. Berangkat dari Terminal Bungurasih, para sopir itu menempuh perjalanan sepanjang 300 km dalam waktu 7-8 jam untuk sampai di Jogja. Mereka hanya mendapat kesempatan beristirahat selama dua-tiga jam di Jogja sebelum kembali pulang dari Surabaya.” (par. 15)</p> <p>”Bila sudah bertahun-tahun dan dengan usia sopir yang semakin menua, tentu itu menjadi sebuah kerentaan tersendiri.” (par. 16)</p>	<p>”Itulah yang kemudian menimbulkan sejumlah masalah baru. Kadang, untuk mengejar rupiah sopir mengurangi libur., siapa yang bisa menjamin tingkat kejenuhan dan capek yang dialami sopir.” (par. 14)</p> <p>”Pola kerja dalam sehari pun cukup capek.” (par. 15)</p> <p><u>Ending :</u></p> <p>Masalah yang ada dalam internal Sumber Kencono (SK) ternyata adalah masalah kecil yang pada umumnya terjadi di perusahaan otobus manapun. Peningkatan manajemen di internal SK pun akhirnya berdampak pada lampu hijau yang diberikan untuk SK agar dapat beroperasi kembali.</p> <p><u>Placement :</u></p>	<p>Depiction :</p> <p>Secara sederhana diartikan sebagai penggambaran isu secara denotatif. Peneliti menemukan beberapa <i>depiction</i> dalam berita ini, yaitu :</p> <p>1. “Kecelakaan paling gres yang melibatkan ...” (par. 3)</p> <p>Gres dalam kamus besar bahasa Indonesia memiliki makna baru. Kalimat di atas artinya, kecelakaan paling baru yang melibatkan bus Sumber Kencono. Jika dibedah lagi, kata gres yang berarti baru menunjukkan bahwa ada kejadian lama yang menimpa bus Sumber Kencono. Lebih jelas lagi, SK tak hanya sekali mengalami kecelakaan dan yang terbaru terjadi di Mojokerto.</p> <p>2. “... SK memang punya stigma yang tak bagus:” (par. 4)</p> <p>Stigma memiliki sama artinya dengan ciri atau tanda. Kalimat ini dengan lugas ingin menjelaskan</p>
---	---	---	--

<p>Maryanto merupakan pengunjung terminal Bungurasih sebagai pihak yang menguatkan stigma bahwa SK sering mengalami kecelakaan dengan sopir yang ugal-ugalan dan ngebut.</p> <p>“Iya, Sumber Kencono memang sering kecelakaan.” (par. 4)</p> <p>2. Lasto, sopir Sumber Kencono (SK)</p> <p>Lasto merupakan salah seorang sopir SK yang mengungkapkan bahwa ia puas dengan sistem pembayaran untuk sopir yang diterapkan yaitu sistem premi atau komisi 10 persen dari total pendapatan karcis yang terjual. (par. 6)</p> <p>3. Fauzi, <i>checker</i> SK</p> <p>Pernyataan Fauzi sebagai <i>checker</i> (pengontrol) dimunculkan dalam wacana ini terkait dengan modus yang kerap dilakukan para sopir</p>	<p>”Belum lagi ditambah faktor merasa ”jenuh” di jalan dan merasa sudah hafal jalan, <i>ngebut</i> pun tidak terhindarkan.”</p> <p>- Setyaki</p> <p>Sistem kerja yang rentan terhadap kesehatan sopir tersebut menjadi standar di perusahaan otobus mana pun. ”Standarnya memang seperti itu di sini. Bukan hanya di Sumber Kencono pola kerja seperti itu.” (par. 17)</p>	<p>Berita ini ditempatkan Surat Kabar Harian (SKH) Jawa Pos pada halaman sembilan dalam sebuah rubrik khusus yang dinamakan ”News In Depth” di kolom pertama.</p> <p>Tampilannya terdiri dari 20 paragraf dengan dua buah foto yang menggambarkan bodi bus yang ringsek dan warga bersama petugas sedang mengevakuasi korban dalam bus SK.</p>	<p>bahwa Sumber Kencono memang memiliki ciri/ tanda yang tidak baik di mata masyarakat.</p> <p>3. “... anggapan bahwa sopir <i>ngebut</i> dan ...” (par. 5)</p> <p>Kata <i>ngebut</i> merupakan kata tidak baku, berasal dari kata dasar <i>kebut</i> yang menurut kamus besar bahasa Indonesia memiliki makna menjalankan kendaraan dengan kecepatan tinggi. <i>Ngebut</i> lebih memiliki kesan arogan dan ugal-ugalan di jalan.</p> <p>4. “Mengapa sopir SK cenderung <i>mengebut</i> dan ugal-ugalan?” (par. 6)</p> <p>Ada tiga makna yang diuraikan kamus besar bahasa Indonesia tentang ugal-ugalan, yaitu kurang senonoh (kasar), kurang ajar, dan nakal. Ketiganya merupakan bentuk denotatif dari kata ugal-ugalan. Dalam kalimat tersebut ingin menuturkan bagaimana sopir SK</p>
--	--	---	--

<p>SK untuk mencari tambahan penghasilan. Salah satunya yang paling kerap dilakukan adalah mengurangi jumlah karcis yang dijual.</p> <p>“Karena itu harus dihitung betul-betul.” (par. 10)</p> <p>4. Budi, <i>checker</i> SK</p> <p>Budi yang juga <i>checker</i> (pengontrol) SK dimunculkan terkait dengan modus lain yang kerap dilakukan yaitu menaikkan tarif dan pemalsuan karcis.</p> <p>Karena itu, kata Budi, para checker seperti dirinya kadang bertanya kepada penimpang ditarik tarif berapa mereka oleh kondektur. (kalimat tidak langsung, par. 11)</p> <p>“Ini memang jarang terjadi, tapi pernah. Karena itu, kami betul-betul harus waspada.” (par. 11)</p> <p>5. Tanpa nama, sopir SK</p>		<p>yang kasar, kurang ajar, dan nakal dalam berkendara.</p> <p>5. “... sejumlah modus kerap dilakukan para ...” (par. 9)</p> <p>Modus diartikan dengan sebuah cara atau teknik. Biasanya kata modus mengandung makna bahwa dalam sebuah cara atau teknik tersebut terdapat maksud yang terselubung. Hal ini jelas terlihat dalam kalimat “... sejumlah modus kerap dilakukan para sopir untuk mencari tambahan penghasilan.”</p> <p><u>Keywords :</u></p> <p>Secara sederhana dapat diartikan sebagai sebuah kata kunci yang menjadi inti dari sebuah wacana.</p> <p>SOPIR</p> <p><u>Visual Images :</u></p> <p>Visual images dalam berita ini ada 2 buah foto.</p> <p>Foto yang pertama</p>
--	---	---

<p>Salah seorang sopir SK yang tidak mau disebutkan namanya juga menjadi salah satu narasumber yang pernyataannya dimunculkan terkait dengan faktor yang menyebabkan sopir mengebut di jalan.</p> <p>“Paling enak ya kalau cepat sampai. Biar bisa istirahat atau santai-santai.” (par. 16)</p> <p>6. Setyaki, bos SK</p> <p>Pernyataan Setyaki sebagai pemilik PO Sumber Kencono dimunculkan sebagai pembelaan terkait dengan sistem kerja yang rentan dengan kesehatan sopir.</p> <p>“Standarnya memang seperti itu di sini. Bukan hanya di Sumber Kencono pola kerja seperti itu.” (par. 17)</p> <p>7. Dirlantas Polda Jatim, Kombespol Sam Budigusdian.</p> <p>Pernyataan Sam Budigusdian sebagai bagian dari Dirlantas</p>		<p>memperlihatkan bodi bus Sumber kencono dan minibus Elf yang ringsek setelah bertabrakan hebat. Di dalam foro tersebut juga terlihat kerumunan orang yang berada di sekitar tempat kejadian kecelakaan yang menimpa SK dan minibus. Selain itu juga terlihat pihak kepolisian yang sedang berbincang seperti sedang meminta keterangan dari saksi.</p> <p>Foto yang kedua adalah para warga dan petugas yang sedang berusaha mengevakuasi para korban di dalam bus Sumber Kencono. Terlihat bagaimana para warga yang berada di dalam bus sedang mencoba mengeluarkan beberapa korban yang masih terdapat di dalam bus.</p> <p><u>Grafis :</u></p> <p>Grafis dalam berita ini adalah tabel yang menunjukkan angka kecelakaan di Jatim pada tahun 2011. Grafis</p>
---	---	--

Polda Jatim yang mengurus kasus kecelakaan bus SK merupakan pernyataan yang paling banyak dikutip sebagai keterangan.

Sumber Kencono yang sering mengalami kecelakaan tidak dibantah oleh Sam Budgusdian.

”Memang tergolong banyak, tapi harus objektif. Harus dilihat dulu kasus per kasus.”

(par. 18)

Sam pun menjelaskan bahwa SK merupakan salah satu perusahaan otobus yang pernah disorot terkait kecelakaan yang sering menyimpannya.

”Saat kecelakaan menonjol pada Lebaran 2010, kami bersama dishub dan DLLAJ melakukan audit internal.”

(par. 19)

tersebut diberi judul “Kecelakaan di Jatim 2011 (1 Januari sampai 12 September)”. Dalam grafis tersebut disebutkan pula kecelakaan yang melibatkan bus Sumber Kencono mulai tahun 2009 – 2011, dengan rincian tahun 2009 terdapat 31 kasus, tahun 2010 31 kasus, dan tahun 2011 14 kasus hingga September 2011.

Data tersebut didapat dari Ditlantas Polda Jatim dan sumber lain.

--	--	--	--

<p style="text-align: center;">Hasil Analisis Seleksi :</p> <p>Sumber Kencono memiliki stigma yang tidak bagus sebagai bus yang sering mengalami kecelakaan, bahkan apabila dirata-rata dalam satu bulan Sumber Kencono mengalami kecelakaan. Namun penilaian tersebut harus obyektif, dilihat kasus per kasus kecelakaan.</p>	<p style="text-align: center;">Hasil Analisis Penonjolan :</p> <p>Dalam analisis penonjolan, terlihat Jawa Pos ingin menyoroiti keadaan sopir baik dalam pola atau sistem kerja, dan beberapa kecurangan yang dilakukannya. Sopir yang ngebut dan ugal-ugalan menjadi salah satu faktor yang menyebabkan Sumber Kencono sering mengalami kecelakaan, namun hal tersebut juga dikarenakan pola kerja yang melelahkan dan rentan terhadap kesehatan sopir.</p>
---	---

<p style="text-align: center;">Frame Media :</p> <p>Frame yang diangkat SKH Jawa Pos dalam berita ini adalah stigma yang tidak bagus yang ada pada bus Sumber Kencono sebagai bus yang sering celaka disebabkan sopir yang ngebut dan ugal-ugalan dalam berkendara terkait dengan pola kerja sopir yang melelahkan dan rentan terhadap kesehatan, namun pola kerja tersebut juga menjadi standar pada perusahaan otobus lain.</p>
--

Analisis Teks Berita 4

“Sumber Selamat, Nama Baru 50 Bus Sumber Kencono”

ANALISIS SELEKSI		ANALISIS SALIANSI (PENONJOLAN)	
Struktur Skrip	Struktur Tematis	Struktur Sintaksis	Struktur Retoris
<p>Realitas yang diangkat dalam berita ini adalah pergantian nama 50 armada bus Sumber Kencono menjadi Sumber Selamat karena <i>image</i> negatif yang melekat pada PO Sumber Kencono.</p> <p><u>Pelibat wacana :</u></p> <p>1. Perusahaan Otobus (PO) Sumber Kencono. Merupakan perusahaan yang pihak yang bertanggung jawab penuh terhadap segala hal yang terjadi berkaitan dengan bus Sumber Kencono. Dimunculkan dalam wacana ini sebagai aktor utama.</p>	<p><u>Wacana :</u></p> <p>Pada berita ini terdapat dua jenis wacana yang masing-masing disampaikan oleh narasumber yang berbeda.</p> <p>1. PO Sumber Kencono memiliki <i>image</i> negatif di mata publik. Wacana ini dipresentasikan oleh wartawan pada paragraf pertama.</p> <p>“Cap buruk PO Sumber di mata publik benar-benar parah. Perusahaan yang bermarkas di Sidorejo, Sidoarjo, tersebut dianggap sebagai perusahaan bus yang selalu celaka dengan sopir yang ugal-ugalan. <i>Image</i> negatif itu membuat pemiliknya</p>	<p><u>Judul :</u></p> <p>Judul yang digunakan dalam artikel ini adalah “Sumber Selamat, Nama Baru 50 Bus Sumber Kencono”. Dalam judul ini, kata yang dicetak tebal hanya kata “Sumber Selamat” dan “Sumber Kencono”. Hal ini untuk memperjelas bahwa Sumber Kencono berganti nama menjadi Sumber Selamat.</p> <p><u>Lead :</u></p> <p>Sumber Kencono sudah dianggap buruk oleh masyarakat. Hal itu dikarenakan Sumber Kencono sering mengalami kecelakaan dengan sopir yang ugal-ugalan.</p>	<p><u>Metafora :</u></p> <p>Secara sederhana dapat diartikan perumpamaan atau pengandaian.</p> <p>1. “<i>Image</i> negatif itu membuat pemiliknya merasa begitu tersudut.” (par. 2)</p> <p><u>Catchphrases :</u></p> <p>Secara sederhana diartikan sebagai frase yang menarik atau menonjol dalam sebuah wacana, berupa jargon atau slogan.</p> <p>2. “... dianggap sebagai perusahaan bus yang selalu celaka dengan sopir ugal-ugalan.” (par. 1)</p> <p>3. “... system reward and</p>

<p>2. Manajemen operasional PO. Sumber Kencono Pihak yang menangani manajemen di PO. Sumber Kencono mulai dari sumber daya manusia (SDM) hingga manajer operasi. Dimunculkan dalam wacana ini sebagai pihak yang bertanggung jawab terhadap segala hal yang berkaitan dengan Sumber Kencono.</p> <p>3. Sopir bus Sumber Kencono Merupakan pihak yang bekerja di PO. Sumber Kencono, bertugas untuk mengemudikan bus. Dimunculkan terkait dengan sanksi yang diberikan apabila melakukan kesalahan.</p> <p>4. Aparat Aparat dalam berita ini adalah beberapa petugas yang menangani kasus kecelakaan yang melibatkan bus Sumber Kencono sebagai bagian dari</p>	<p>merasa begitu tersudut.” (par. 1).</p> <p>2. Pihak manajemen Sumber Kencono sangat concern terhadap perbaikan, dalam bidang SDM maupun manajer operasi. Wacana ini dipresentasikan oleh : Pemilik PO Sumber Kencono, Setyaki. Pembinaan dalam bidang SDM adalah adanya psikolog perusahaan, Auksiya Korompis yang mengevaluasi kinerja dan psikologi karyawan, khususnya sopir. (par. 3) Pembinaan dalam manajemen operasi adalah penanaman GPS yang diklaim Setyaki sangat penting untuk kontrol.</p> <p>”Kami punya standar kecepatan. Misalnya, di daerah yang rawan kecelakaan dan menikung, bila ada sopir yang</p>	<p><u>Body :</u> <i>Image</i> negatif yang melekat pada Sumber kencono akhirnya membuat manajemen Sumber Kencono mengganti nama sekitar 50 armadanya dengan nama Sumber Selamat. Perbaikan dalam bidang SDM dan manajer operasi terus dilakukan oleh manajemen Sumber Kencono.</p> <p><u>Ending :</u> Manajemen Sumber Kencono menerapkan sistem <i>reward and punishment</i>. Aneka sanksi diberikan kepada sopir yang mengalami kecelakaan, sesuai dengan kerugian dan korban jiwa. Untuk sopir yang tingkat kecelakaan dan kerusakan paling rendah mendapat hadiah berupa uang.</p> <p><u>Placement :</u></p>	<p>punishment diterapkan.”</p> <p><u>Depiction :</u> Secara sederhana diartikan sebagai penggambaran isu secara denotatif. Peneliti menemukan beberapa <i>depiction</i> dalam berita ini, yaitu :</p> <ol style="list-style-type: none"> “... yang paling rendah juga mendapat ganjaran.” (par. 9) Ganjaran memiliki makna hukuman atau balasan. Sebagai salah satu bentuk tanggung jawab, sopir yang mengalami kecelakaan dan menyebabkan kerusakan dan kerugian akan mendapatkan hukuman. “..., kata Setyaki, setengah bercanda” (par. 6) Kata setengah bercanda menunjukkan sebuah ketidakterseriusan. “Tapi, kini minta mentahannya (uang) saja.” (par. 9)
--	---	---	--

<p>tugas mereka, yakni : Polda Jatim, Dishub, dan DLLAJ.</p> <p><u>Pelantun wacana :</u></p> <p>1. Bos Sumber Kencono, Setyaki. “Padahal siapa yang menginginkan kecelakaan?” (par. 2) ”Kami punya standar kecepatan., pasti langsung kami beri surat peringatan.” (par. 5) ”Kami tak main-main soal masalah ini.” (par. 7)</p> <p>2. Psikolog Sumber Kencono, Aulsilya Korompis. ”Dari evaluasi saya, tingkat stres kerja di sini mempunyai tingkatan yang masih normal. Mereka (para sopir, Red) rata-rata hanya butuh didengarkan.” (par. 3)</p>	<p>mengebut melewati ambang batas standar kecepatan, pasti langsung kami beri surat peringatan.” (par. 5).</p> <p>Pembenahan lainnya adalah server SMS yang dimiliki Sumber Kencono. “Tiap hari kami print. Kalau ada yang bisa ditindaklanjuti.” (par. 6).</p> <p>20 Tim yang tersebar di kota Klaten, Salatiga, Madiun, sampai Jombang dikerahkan untuk mekanisme kontrol. Tim tersebut akan bertindak sebagai penumpang dan mencatat apabila terdapat kesalahan prosedur yang dilakukan kru bus SK. (par. 7)</p> <p>Sanksi terhadap sopir dengan <i>sistem reward and punishment</i> juga menjadi salah satu bentuk</p>	<p>Berita ini ditempatkan Surat Kabar Harian (SKH) Jawa Pos pada halaman sembilan dalam sebuah rubrik khusus yang dinamakan ”News In Depth” di kolom kedua. Tampilannya terdiri dari 9 paragraf tanpa grafik atau foto yang mendukung.</p>	<p>Mentahan dalam kalimat di atas memiliki makna denotatif uang. Sopir yang tingkat kecelakaan dan kerusakan paling rendah mendapat hadiah berupa uang.</p> <p><u>Keywords :</u> Secara sederhana dapat diartikan sebagai sebuah kata kunci yang menjadi inti dari sebuah wacana. <i>Keywords</i> dalam berita ini adalah perbaikan/pembenahan.</p> <p><u>Visual Images :</u> Tidak terdapat <i>visual images</i> dalam berita ini.</p>
--	---	---	---

	<p>ketegasan dalam bagian pembenahan/ perbaikan agar lebih berhati-hati dalam mengemudikan bus. (par. 8-9)</p>		
--	--	--	--

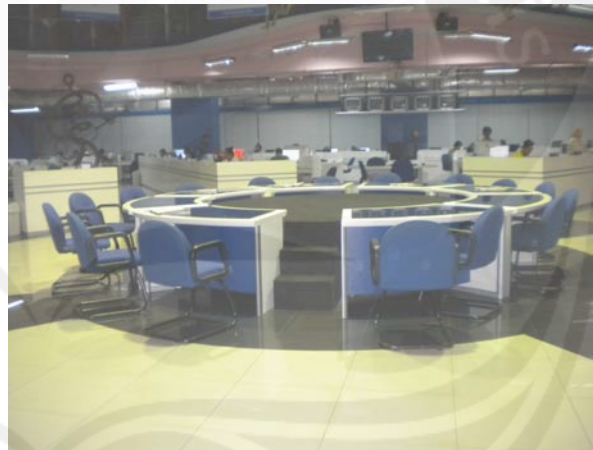
<p style="text-align: center;">Hasil Analisis Seleksi :</p> <p>Tidak hanya pergantian nama yang dilakukan oleh PO Sumber Kencono terkait image negative yang melekat, namun juga perbaikan di dalam SDM dan manajemen operasional.</p>	<p style="text-align: center;">Hasil Analisis Penonjolan :</p> <p>Penekanan dalam berita ini adalah tentang segala perbaikan atau pembenahan yang sudah dilakukan dalam SDM dan manajemen operasional. Hal itu juga terlihat dari judulnya yaitu “Sumber Selamat, Nama Baru 50 Bus Sumber Kencono”, agar image negatif yang melekat pada bus Sumber Kencono berubah.</p>
---	---

<p style="text-align: center;">Frame Media :</p> <p>Frame yang diangkat SKH Jawa Pos dalam berita ini adalah upaya yang sudah dilakukan oleh PO Otobus Sumber Kencono terkait dengan image negative masyarakat terhadap bus Sumber Kencono yang sering mengalami kecelakaan, salah satunya dengan pergantian nama 50 armadanya.</p>
--

DOKUMENTASI FOTO



Front office Jawa Pos

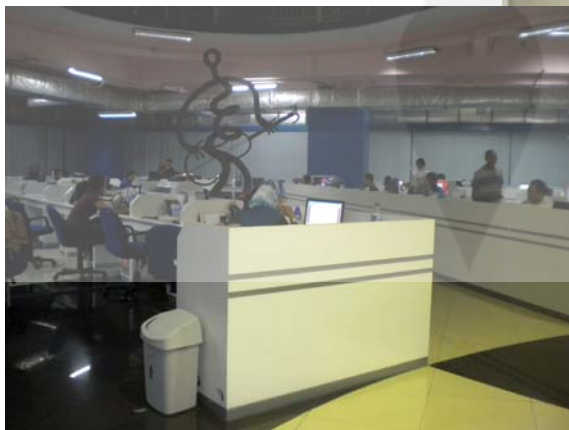
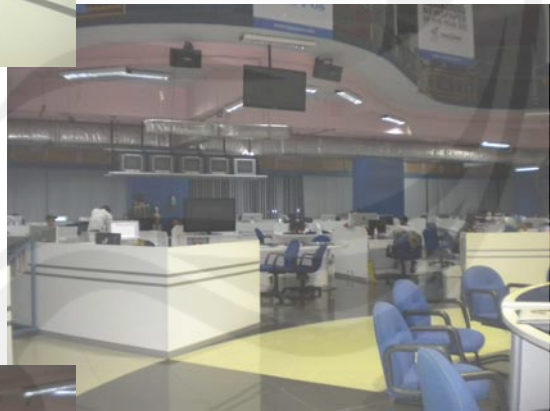
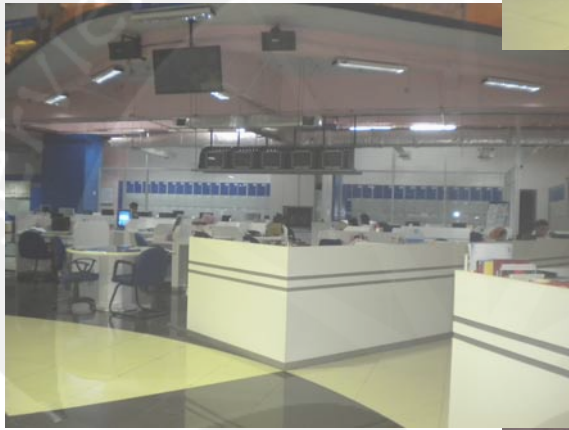
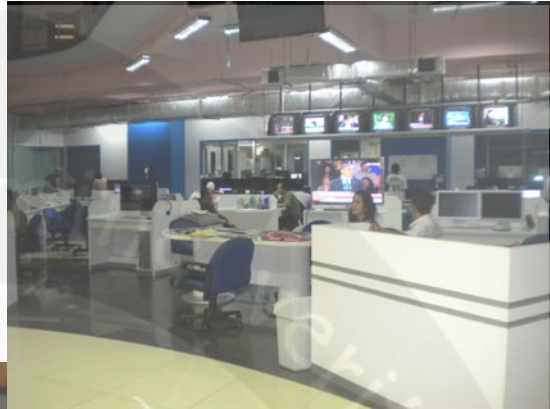


Ruang Rapat Redaksi



Surat Kabar Jawa Pos Group

Ruang Redaksi





Jawa Pos

WORLD

YOUNG READER

NEWSPAPER

OF THE YEAR 2011



World Association of Newspapers and News Publishers



Jawa Pos

Senin, 10 Desember 2011

Edisi: Rp. 4.000

Century Jadi Targ Utama

Ketua Baru KPK Abrar
Hadi Komprandi Parat

ABRAR, komisioner berkecenderungan ke kiri, akan menjadi ketua baru Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) menggantikan Ketua KPK sebelumnya, Bambang Brodjonegoro. Abrar akan memimpin KPK dengan visi yang lebih tegas dan berkeadilan.

Kejagung Proyek N Beking (p Dahiri D 100)

Abraham Samud, Ketua Baru KPK, di Mana Keluar? Menjadikan Samud sebagai Ketua Baru KPK, diharapkan akan membawa perubahan signifikan dalam pemberantasan korupsi.

Teror dan Intimidasi Menjadi Sampaian Rutin

Kejadian teror dan intimidasi di lingkungan masyarakat semakin meningkat. Hal ini disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk ketidakadilan sosial dan ekonomi.

Jawa Pos

Petaka Tenggarong

30 Detik, Jembatan Kukar Ambruk, 5 Tewas, Ratusan Hilang

Runtuhnya Golden Gate-nya Kalimantan

Jembatan Kukar yang menghubungkan Kalimantan Tengah dan Kalimantan Selatan mengalami kegagalan struktural saat sedang dibangun. Akibatnya, 5 orang tewas dan ratusan orang terluka.

Jawa Pos

Kal Pu da

Ada Petak yang Sepatu ke Kaca Mobil

Sebelum jembatan ambruk, terdapat petak yang terbuat dari kaca yang tertanam di aspal. Saat mobil melintas, kaca pecah dan mengenai pejalan kaki.

Jawa Pos

CHARLIE'S ANGELS

Kejadian pembunuhan misterius yang melibatkan tiga wanita cantik. Polisi sedang menyelidiki kasus ini.

Jawa Pos

WORLD

YOUNG READER

NEWSPAPER

OF THE YEAR 2011

Jawa Pos

WORLD

YOUNG READER

NEWSPAPER

OF THE YEAR 2011



The Founding Fathers



The Chung Shen

JAWA POS was founded by The Chung Shen on July 1st, 1949, marketing staff in a movie theater in Surabaya.

Jawa Pos have its ups and downs. At the end of the 1970's, Jawa Pos started to freefall. By 1982, the total circulation was only 6.000 copies daily.

At the age of 78, The Chung Shen decided that he could no longer run Jawa Pos. None of his three children want to continue the business. So in 1982, he sold Jawa Pos to PT Graffiti Pers, publisher

of Tempo Magazine.

Eric Samola, president director of PT Graffiti Pers, chose Dahlan Iskan to run Jawa Pos. At the time, Dahlan was Tempo's head of bureau in East Java.

With Dahlan at the helm, Jawa Pos grew rapidly. Now Jawa Pos is Indonesia's largest media Network, consisting of over 150 publications and television stations.

Eric Samola passed away in 2000. Dahlan always said that Eric was more than just a mentor. Eric was his father.



Eric Samola



Dahlan Iskan, Former CEO



Dahlan iskan (number two from the left) in Monaco, with 21 other World Entrepreneur of The Year finalist

- Born in Mageetan, East Java, on 17 August 1951.
- Never graduated from college, Dahlan started his career in 1975 as a reporter for a small newspaper in Samarinda, East Kalimantan.
- Joined Tempo Magazine in 1976, his career rise rapidly and was appointed as Tempo's head of bureau in East Java.
- In 1982, Dahlan was appointed as the new head of Jawa Pos newspaper. In only five years, Jawa Pos daily circulation rocketed from only 6.000 copies to over 300.000 copies.
- Dahlan then developed the Jawa Pos News Network, started a newsprint paper mill, independent power plants, and build several high-rise buildings in Surabaya, Jakarta, and several other cities.
- Dahlan Iskan received several national and international awards. In 1992, Dahlan won the 2002 Entrepreneur of the Year from Ernst & Young. That year, he became the first-ever Indonesian representative in the World Entrepreneur of the Year Contest in Monaco.



Jawa Pos Newspaper

Management

(PT Jawa Pos Koran)



Azrul Ananda, President Director

THE SON of Dahlan Iskan, Azrul Ananda returned from school in the USA in February 2000, after graduating cum laude in International Marketing from California State University Sacramento. He started the daily DetikEksi youth page and section, which became pivotal in the growth of Jawa Pos in the following years. During his career, Azrul became editors in city, sports, and front-page sections between 2001-2004. He became chief editor of Jawa Pos in 2005, at the age of 27. After becoming vice director and director of marketing between 2007-2010, Azrul was appointed president director of Jawa Pos Newspaper in 2011.



Eddy Nugroho, Director

EDDY Nugroho started his career in the general affairs department of Jawa Pos. His career rose steadily, moving to finance and then leading the advertising department. Under his direction, Jawa Pos' advertising revenue continued to soar to unprecedented levels. In 2011, he became a director of Jawa Pos Newspaper.



Leak Kustiya, Chief Editor/Director

LEAK Kustiya followed an unconventional path on his way to the top-level management of Jawa Pos. His career started as an opinion cartoonist and designer for the newspaper. Later, he is instrumental in designing the new concept and format of the Jawa Pos newspaper. After becoming managing editor in 2005, Leak was appointed chief editor of the newspaper in 2009. He became the first-ever chief editor of a major newspaper in Indonesia, who started his career not as a writer. In 2011, Leak also became a director of Jawa Pos Newspaper.

Leader in Innovation and Awards

First in Many Things

1

JAWA POS has a dynamic and innovative management style. Consistently revolutionizing Indonesia's media business. The evidence is the impressive number of "First" that Jawa Pos collected throughout the years.

1984 – The first newspaper in Indonesia to use computers.

1986 – The first to publish in color everyday.

1988 – The first to use remote printing technology.

1992 – The first to continue publish during the holidays.

1994 – The first to invest in internet/online provider business.

1998 – The first newspaper to apply the international width standard (young broadsheet format).

2000 – The first to publish a special daily section for youth.

2006 – The first to implement Computer To Plate (CTP) technology.

World Award Winning Newspaper

**Jawa Pos is an award winning newspaper.
National and international.**

- In 2005, Jawa Pos was the winner of the first-ever Cakram Newspaper of the Year award. The most prestigious media award at the time.
- In 2006, Jawa Pos received the Indonesia Newspaper Association's Special Award for Responsible Journalism. Also the first-ever.
- In 2009, Jawa Pos received INDONESIA BEST BRAND AWARD
- In 2010, Jawa Pos received the International SUPERBRANDS award
- In 2011, Jawa Pos received World Young Reader Newspaper of the Year, Indonesia's Most Favorite Woman Brand and Indonesia's Most Favorite Youth Brand
- Before all that, in 1996, Jawa Pos is the first Indonesian newspaper to win World Press Photo of the Year. The first in the world to win by acclamation.





World Press Photo of the Year (1996)

Photo by Shofihuddin, Jawa Pos

The Most Read Newspaper in Indonesia

JAWA POS growth is an eye-opener in Indonesia's media industry. Although published from Surabaya, Jawa Pos' readership is a match with Indonesia's perceived market leader in Jakarta.

Beginning in 2006, Jawa Pos achieved what was considered impossible. Nielsen Media Research listed Jawa Pos as the most read newspaper, the first newspaper published outside Jakarta to attain the distinction.

As a comparison, there are close to 10 million people in Jakarta, and only about 3 million people in Surabaya.

2006 Top Newspaper

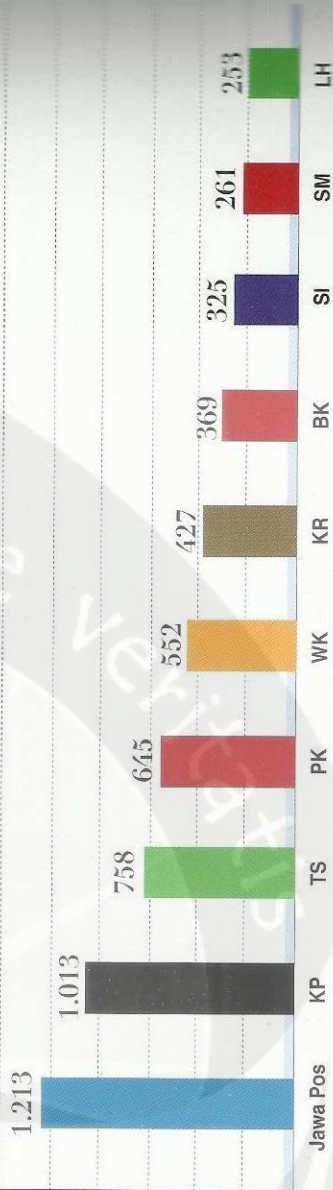
(All People, all newspaper readers age 10 + in 12 cities)

Jawa Pos
KP
PK
LH
TS

Source: Nielsen Media Research, Media Index Q3 2006

2010 Top Newspaper

(All People, all newspaper readers age 10 + in 9 cities, in 000)

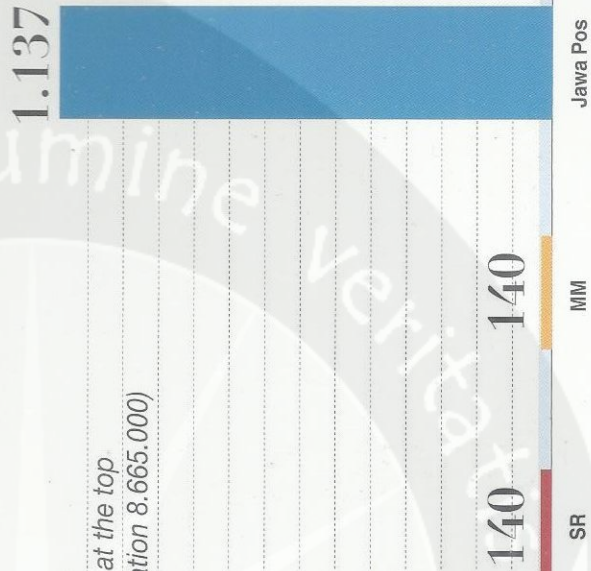


Source: Nielsen Media Index Q4 2010

The Most Dominant Newspaper

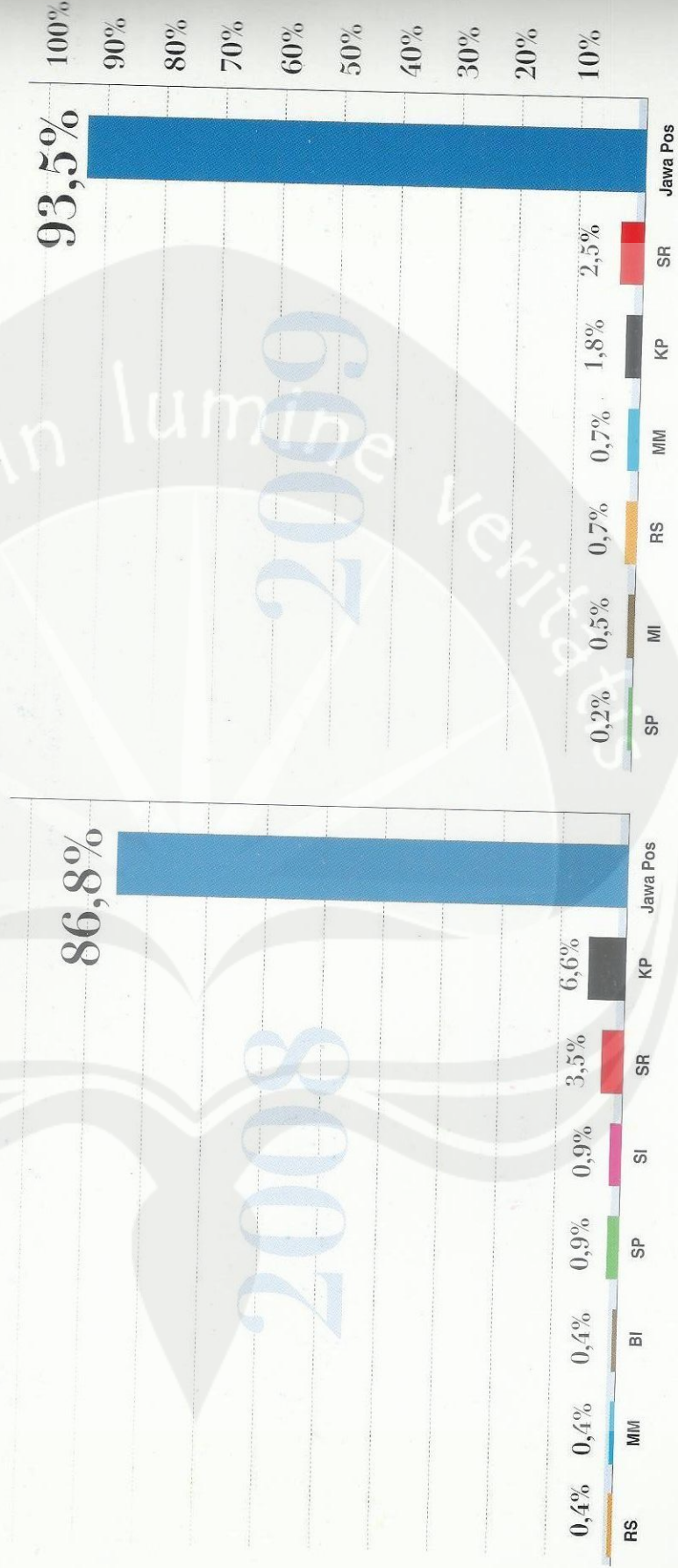
JAWA POS truly dominates the Surabaya and East Java market (total population: 40 million). In Indonesia, no other newspaper is as dominant as Jawa Pos in its own region.

*In Greater Surabaya, Jawa Pos is alone at the top
Readership in Greater Surabaya (population 8.665.000)
All people age 10+, in 000*



Jawa Pos

Getting Stronger in Surabaya

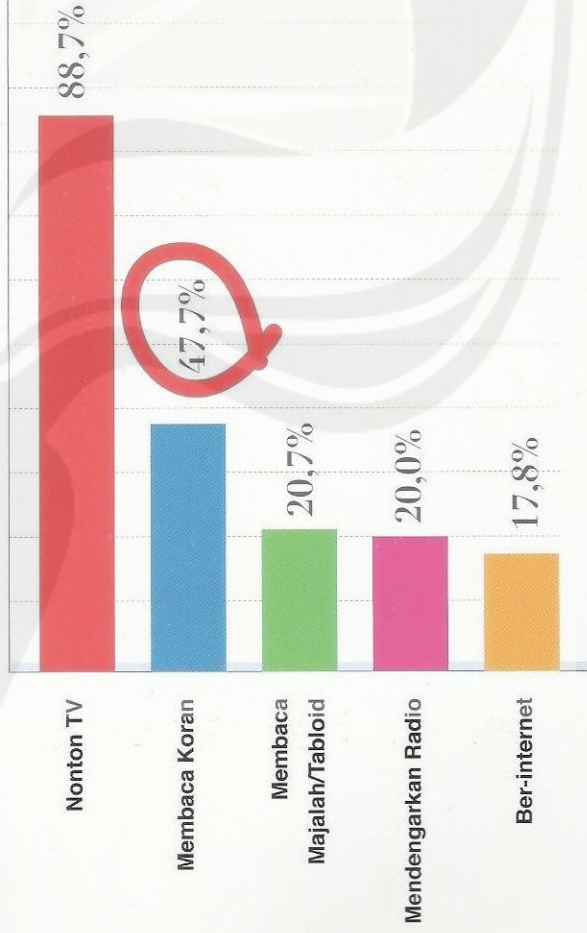


Source: Enciety Business Consult - Media Habits 2009

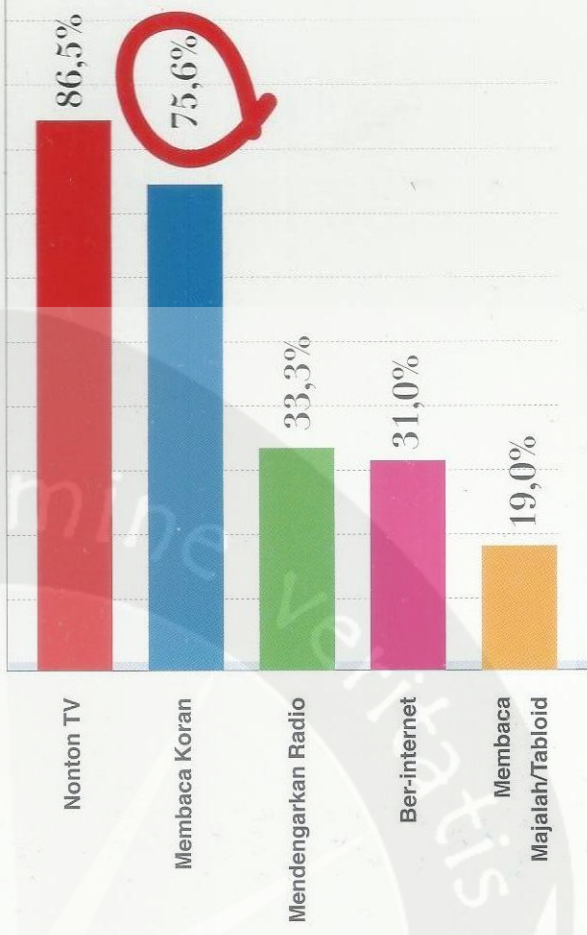
Because of Jawa Pos,
SURABAYA LOVES NEWSPAPER

Media Preference Surabaya vs Jakarta

Jakarta



Surabaya



In Surabaya, Young & Old Loves Newspaper

*Media Preference by Age Groups
(Source: Enciety Business Consult, Media Habit 2009)*

Jakarta

	15th-19th	20-29th	30-39th	40-49th	50-59th
Nonton TV	85.7%	88.8%	87.4%	91.2%	90.1%
Membaca Koran	28.6%	42.8%	50.4%	53.5%	45.8%
Membaca Majalah/Tabloid	14.3%	20.9%	25.2%	18.1%	12.2%
Mendengarkan Radio	25.0%	22.5%	17.2%	17.5%	11.9%
Ber-internet	35.7%	33.7%	14.1%	22.2%	9.9%

Surabaya

	15th-19th	20-29th	30-39th	40-49th	50-59th
Nonton TV	91.7%	83.9%	81.6%	93.8%	89.1%
Membaca Koran	41.7%	69.9%	80.1%	80.2%	73.4%
Membaca Majalah/Tabloid	58.3%	38.7%	27.0%	33.3%	34.4%
Mendengarkan Radio	50.0%	47.3%	31.2%	21.9%	17.2%
Ber-internet	33.3%	21.5%	18.4%	19.8%	12.6%

How Jawa Pos Achieves Domination

(And Fight The Future)

- Power of Youth
- Reinvention
- "Part of the Show" Philosophy

POWER OF YOUTH



NEW people always bring new ideas.

Jawa Pos is not afraid to “refresh” its personnel. Most chief editors of Jawa Pos are under 40 years old.

With its youth policy, Jawa Pos is more open to new ideas. Always “running” while other newspaper might be “slowing down.”



Daily Youth Pages

JAWA POS is the first newspaper in Indonesia, perhaps in the world, to have special pages dedicated for the youth EVERYDAY. Since 26 February 2000, Jawa Pos published DetEksi section. Everyday. Three pages a day. Consistently for the past nine years (and still going...)

This is a young section run by young people. The average age of DetEksi Crew is 20 years old. From reporters, photographers, designers, up to the editors are young. Most are part-time college student.



...tirikan Harus Jaga Image



REINVENTION

JAWA POS slogan is "Selalu Ada yang Baru" (We always have something new). Jawa Pos is a newspaper driven by ideas. Trying new ways of presenting pages, new ways of using a newspaper. Every year, Jawa Pos has a new big section for special segments of the population, but have appeal for all readers.



NOUVELLE

New section for "New Family"

EVERYDAY, for one full year (2006), Jawa Pos dedicated three full pages for "new family." Meaning newwlyweds or families with children under ten years old. Instead of "preaching" how to live, the page is full of gamesmanship. It is the newspaper version of Shop Till You Drop or Supermarket Sweep. Everyday, one "new family" wins a prize to go shopping in a supermarket. How they spend the money and what they buy becomes the story. Readers can learn from their stories, and compare with their own.

NOUVELLE

28

Jawa Pos • Hari Selasa, 22 Desember 2006

KELOMPOK HONG DONNY IRRAWAN DAN LAY MIFA

Mengganti Setrika dan Telepon

Menggunakan jasa ini agar tidak perlu berpetang dengan setrika untuk mencuci dan telepon untuk berbicara dengan keluarga.

ROADSHOW

Mimati Bidang yang Berbeda

Tersenebang saat Disuguh Tape

BERHIAN saat disuguh tape. Para tamu undangan tampak menikmati hidangan yang disajikan di rumah.

EVERGREEN

33

Life!
BEGINS AT 50.

Tak Kompak, Ulang Latihan

Eyang Mangung, Cucu Dilarang Ikut

TELEPON
CUP PESAMA
ZUZUTER

LIFE

Begins at 50...

LIFE is Jawa Pos' newest special section. Started in 2007 as "Evergreen," it is dedicated for readers 50 and older, which is currently the fastest growing part of the overall population. Instead of "preaching" how to live, the mission of the page is "to celebrate life after fifty." Everyday, a person over 50 is profiled in the page, sharing life experiences and health secrets. So far, LIFE have become the new DetEksi. Older readers stay loyal to Jawa Pos.



Jawa Pos FOR HER

A NEWSPAPER page dedicated to women is not new. In fact, almost every newspaper has tried to cater women. However, not many were successful. *Jawa Pos For Her* was published beginning at the end of 2010. With the special section, *Jawa Pos* tries something that has never been done before with newspaper in Indonesia. To treat women not just as a segment of the population.

Every day, four pages were published dedicated to women of all ages. Everyday, more news and topics are dedicated to women and to support women, in all pages of *Jawa Pos*.

Not only with special pages, *Jawa Pos* also creates numerous offprint programs to support women causes. From simple seminars, road shows, and many other community programs.

Jawa Pos FOR HER



Putar Pursi
Happyness said

MAU jadi entrepreneur? Mulai dengan hal yang mudah dan menguntungkan. Usaha kecil-kecilan yang bisa dijalankan di rumah, di kantor, atau di mana saja. Dengan modal yang terjangkau, kamu bisa memulai bisnis yang menguntungkan. **Putar Pursi** adalah solusi terbaik untukmu. Kami menyediakan berbagai pilihan produk yang bisa kamu pilih sesuai kebutuhanmu. **Putar Pursi** hadir untukmu dengan berbagai pilihan produk yang bisa kamu pilih sesuai kebutuhanmu. **Putar Pursi** adalah solusi terbaik untukmu.

Belum Ada Pria yang Nyantol

ERINNA Diyah Sibuk dengan Beragam Profesi. Pergi Pagi, Pulang Dini Hari. Menghadirkan perempuan-perempuan yang sukses dengan berbagai profesi. **ERINNA Diyah Sibuk dengan Beragam Profesi. Pergi Pagi, Pulang Dini Hari.** Menghadirkan perempuan-perempuan yang sukses dengan berbagai profesi.

DIVORCE

Putar Pursi

MAU jadi entrepreneur? Mulai dengan hal yang mudah dan menguntungkan. Usaha kecil-kecilan yang bisa dijalankan di rumah, di kantor, atau di mana saja. Dengan modal yang terjangkau, kamu bisa memulai bisnis yang menguntungkan. **Putar Pursi** adalah solusi terbaik untukmu. Kami menyediakan berbagai pilihan produk yang bisa kamu pilih sesuai kebutuhanmu. **Putar Pursi** hadir untukmu dengan berbagai pilihan produk yang bisa kamu pilih sesuai kebutuhanmu. **Putar Pursi** adalah solusi terbaik untukmu.

Long Journey in Short Time

JOURNEY

MAU jadi entrepreneur? Mulai dengan hal yang mudah dan menguntungkan. Usaha kecil-kecilan yang bisa dijalankan di rumah, di kantor, atau di mana saja. Dengan modal yang terjangkau, kamu bisa memulai bisnis yang menguntungkan. **Putar Pursi** adalah solusi terbaik untukmu. Kami menyediakan berbagai pilihan produk yang bisa kamu pilih sesuai kebutuhanmu. **Putar Pursi** hadir untukmu dengan berbagai pilihan produk yang bisa kamu pilih sesuai kebutuhanmu. **Putar Pursi** adalah solusi terbaik untukmu.

FOR HER

MAU jadi entrepreneur? Mulai dengan hal yang mudah dan menguntungkan. Usaha kecil-kecilan yang bisa dijalankan di rumah, di kantor, atau di mana saja. Dengan modal yang terjangkau, kamu bisa memulai bisnis yang menguntungkan. **Putar Pursi** adalah solusi terbaik untukmu. Kami menyediakan berbagai pilihan produk yang bisa kamu pilih sesuai kebutuhanmu. **Putar Pursi** hadir untukmu dengan berbagai pilihan produk yang bisa kamu pilih sesuai kebutuhanmu. **Putar Pursi** adalah solusi terbaik untukmu.





ART OF COMMUNITY PHILOSOPHY

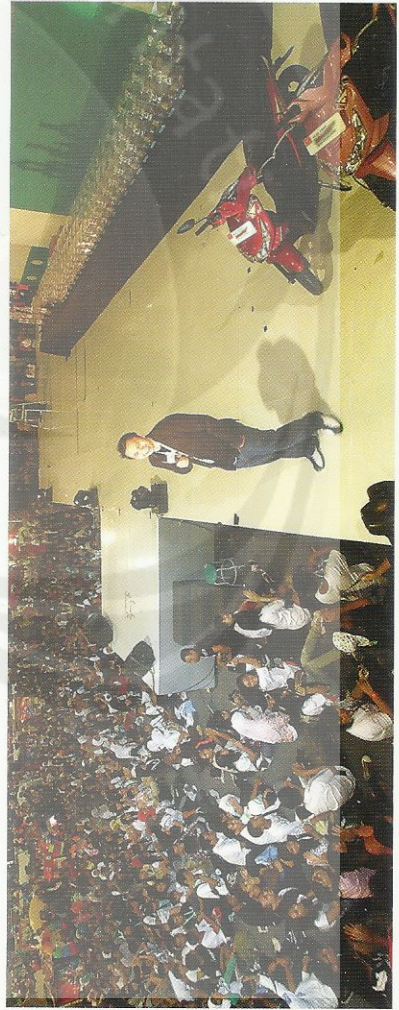
ONE of the most important factor in Jawa Pos' success is its "Part of the Show" philosophy. Jawa Pos have always been involved in the community,, driving the community towards better things. This philosophy creates a strong bond between Jawa Pos and its readers. A bond that is very hard to break.

Youth events (DetEksi Convention, basketball)
Social and environment programs (Surabaya Green & Clean, Jawa Pos Pro-Otonomi Institute, Road Safety Programs, Public Safety Campaigns, etc).





BIGGEST BASKETBALL LEAGUE: Jawa Pos started the Development Basketball League (DBL), Indonesia's biggest student competition.



DETEKSI CONVENTION: Since 2002, Jawa Pos organized Indonesia's biggest youth convention. Thousands of students competing in various events every year.



WORLD CLASS: Trevor Ariza, NBA superstar, attended NBA Madness event in Surabaya.



PROMOTING REGIONAL AUTONOMY: Every year, the newspaper organized Jawa Pos Institute of Pro-Otonomi Awards. Promoting good governance at the regional level in Indonesia.



FOR THE ENVIRONMENT: Surabaya Green & Clean, Jawa Pos yearly event with Surabaya government.



ROAD SAFETY: Every year, with the police department, Jawa Pos promotes various safety programmes in the city of Surabaya. The first helmet law was enforced in Surabaya, before being enforced in other cities in Indonesia.

Jawa Pos Group

Indonesia's Biggest Media Network

- Jawa Pos Group is Indonesia's biggest media network. Consisting of around 200 newspaper and television stations across Indonesia, from Aceh all the way to Papua.
- Cahaya Siang in North Sulawesi was the first newspaper published by Jawa Pos in 1987, followed by Manuntung in East Kalimantan a year later. Today, Jawa Pos is represented by Manado Post in North Sulawesi, and Manuntung have changed name into Kaltim Post. Both are market leader in each regions.
- Fajar, the number one newspaper in South Sulawesi, is now also the biggest newspaper outside the island of Java.
- Other powerful newspapers in the group are Sumatera Ekspres, Riau Pos, Pontianak Post, Manado Post, and Cenderawasih Pos.



Guo Ji Ri Bao

POLITICAL reformation in Indonesia brought many changes. Government prohibitions became acceptable matters, including publishing newspapers in Gou Yu language. From 1998, in less than three years, more than 15 Gou Yu newspapers were published.

Mr. Ted Siong is one of the pioneers. He is the publisher of Guo Ji Ri Bao in the USA. With Jawa Pos Group, he developed Guo Ji Ri Bao in Indonesia, in corporation with Wen Wei Po from Hong Kong and Ren Min Ri Bao from Beijing.

With this alliance, Guo Ji Ri Bao is growing stronger while other Guo Yu newspapers went bankrupt. Today, Guo Ji Ri Bao is Indonesia's biggest Guo Yu newspaper.



LEFT TO RIGHT: Mr. Ted Siong, CEO Guo Ji Ri Bao, Mr. Zhang Guo Liang, CEO Wen Wei Po Hong Kong, Mr. Dahlan Iskan, Chairman/CEO Jawa Pos.



Initiating the Local TV Era



- Jawa Pos Group is not only the first to grow a newspaper network across Indonesia. It is also the first to develop local television channels.
- In 2002, Riau TV in Pekanbaru became the first-ever local tv station in Indonesia, followed by Batam TV in Batam and JTV in Surabaya.
- By 2008, Jawa Pos Group already own 12 local tv stations. The number became 20 at the end of 2009, and continue to grow following the expansion of the newspaper network.

Jawa Pos Media Group

164 Newspaper, 20 Weeklies, 21 Local TV Stations

East Java
 1. Jawa Pos
 2. Radar Surabaya
 3. Radar Mojokerto
 4. Radar Malang
 5. Malang Pos
 6. Radar Bromo
 7. Radar Jember
 8. Radar Banyuwangi
 9. Radar Kediri
 10. Radar Tulungagung
 11. Radar Bojonegoro
 12. Radar Madiun
 13. Radar Madura
 14. Harian Bangsa
 15. Radar Gresik
 16. Memorandum

Central Java
 37. Radar Semarang
 38. Radar Solo
 39. Harian Meteor
 40. Radar Tegal
 41. Radar Banyumas
 42. Radar Kudus
 43. Radar Pekalongan
 44. Magelang Ekspres
 45. Kebumen Ekspres

Jogjakarta
 46. Radar Jogja

Bali & Nusa Tenggara
 47. Radar Bali
 48. Bali Ekspres
 49. Lombok Post
 50. Timor Ekspres

West Java
 17. Radar Bandung
 18. Radar Cirebon
 19. Radar Tasikmalaya
 20. Radar Bogor
 21. Pasundan Ekspres
 22. Radar Kerawang
 23. Bandung Ekspres
 24. Kerawang Ekspres
 25. Radar Sukabumi
 26. Radar Indramayu
 27. Radar Kuningan
 28. Radar Majalengka
 29. Radar Bekasi
 30. Metropolitan Bogor
 31. Rakyat Cirebon
 32. Radar Garut
 33. Cikarang Ekspres
 34. Sumedang Ekspres

Nangroe Aceh Darussalam

63. Rakyat Aceh
 64. Metro Aceh

North Sumatera

65. Sumut Pos
 66. Pos Metro Medan
 67. Metro Siantar
 68. Metro Asahan
 69. Metro Tapanuli
 70. Metro Tabagsei

West Sumatera

71. Padang Ekspres
 72. Posmetro Padang
 73. Rakyat Sumbang Utara

Riau & Kepulauan Riau

74. Riau Pos
 75. Pekanbaru Pos
 76. Pekanbaru MX
 77. Dumai Pos
 78. Batam Pos
 79. Pos Metro Batam
 80. Tanjungpinang Pos

South Sumatera

81. Sumatera Ekspres
 82. Palembang Pos
 83. Radar Palembang
 84. Linggau Pos
 85. Prabumulih Pos
 86. Oku Ekspres

Jambi

93. Jambi Independent
 94. Jambi Ekspres
 95. Posmetro Jambi
 96. Bungo Pos
 97. Radar Tanjab
 98. Sarolangun Ekspres
 99. Jambi Star

Bengkulu

104. Rakyat Bengkulu
 105. Bengkulu Ekspres
 106. Radar Selatan
 107. Radar Pat Petulial



- West Kalimantan**
 126. Pontianak Pos
 127. Harian Equator
 128. Metro Pontianak
 129. Kapuas Pos
 130. Kun Dian Ri Bao
 131. Metro Singkawang
 132. Metro Ketapang

- North Sulawesi**
 153. Manado Post
 154. Posko Manado
 155. Radar Manado
 156. Radar Kolabunan

- Central Kalimantan**
 133. Kalteng Pos
 134. Radar Sampit

- South Kalimantan**
 135. Radar Banjarmasin

- South Sulawesi**
 136. Fajar
 137. Berita Kota
 138. Pare Post
 139. Palopo Pos
 140. Ujungpandang
 Ekspres
 141. Radar Bulukumba
 142. Radar Bone
 143. Radar Sinjai
 144. Polewali Pos

- Papua**
 162. Cenderawasih Pos
 163. Radar Timika

- West Papua**
 164. Radar Sorong

- Weekly**
 165. Nyata
 166. Posmo
 167. Koki

- Central Sulawesi**
 146. Radar Sulteng
 147. Luwuk Pos
 148. Radar Poso

- South East Sulawesi**
 149. Kendari Pos

150. Kendari Ekspres
 151. Radar Bulon
 152. Radar Kolaka

174. Mentari
 175. Liberty
 176. Selera
 177. Cantik
 178. Ultima
 179. OTOMODIFY
 180. Agrobis Burung
 181. OMEGA
 182. Mentari Putra Harapan
 183. Lowongan Kerja
 184. Haji

- Maluku**
 157. Ambon Ekspres
 158. Radar Ambon

- Maluku Utara**
 159. Malut Post

- Gorontalo**
 160. Gorontalo Pos
 161. Radar Gorontalo

- Jawa Pos TV Network**
 185. Riau TV
 186. Padang TV
 187. Batam TV
 188. Pal TV
 189. Pont TV
 190. Fajar TV
 191. JTV
 192. SBO TV
 193. Simpanglima TV
 194. Malioboro TV
 195. Pajajaran TV
 196. CB Channel
 197. Radar TV
 198. Jambi TV
 199. Balikpapan TV
 200. Banjarmasin TV
 201. Samarinda TV
 202. Radar Cirebon TV
 203. Banten TV
 204. Bogor TV
 205. Triarga TV

- West Papua**
 164. Radar Sorong

- Weekly**
 165. Nyata
 166. Posmo
 167. Koki

- Central Sulawesi**
 146. Radar Sulteng
 147. Luwuk Pos
 148. Radar Poso

- South East Sulawesi**
 149. Kendari Pos

116. Radar Lampung Barat
 Radar Lampung Selatan
 118. Radar Tanggamus
 119. Radar Kotabumi
 120. Radar Tuba

- East Kalimantan**
 121. Kaltim Post
 122. Samarinda Pos
 123. Metro Balikpapan
 124. Radar Tarakan
 125. Radar Bontang Pos

- Lampung**
 112. Radar Lampung
 113. Rakyat Lampung
 114. Radar Metro
 115. Radar Lampung Tengah

- Bangka Belitung**
 111. Bangka Belitung Pos

108. Radar Utara
 109. Radar Mukomuko
 110. Radar Bengkulu

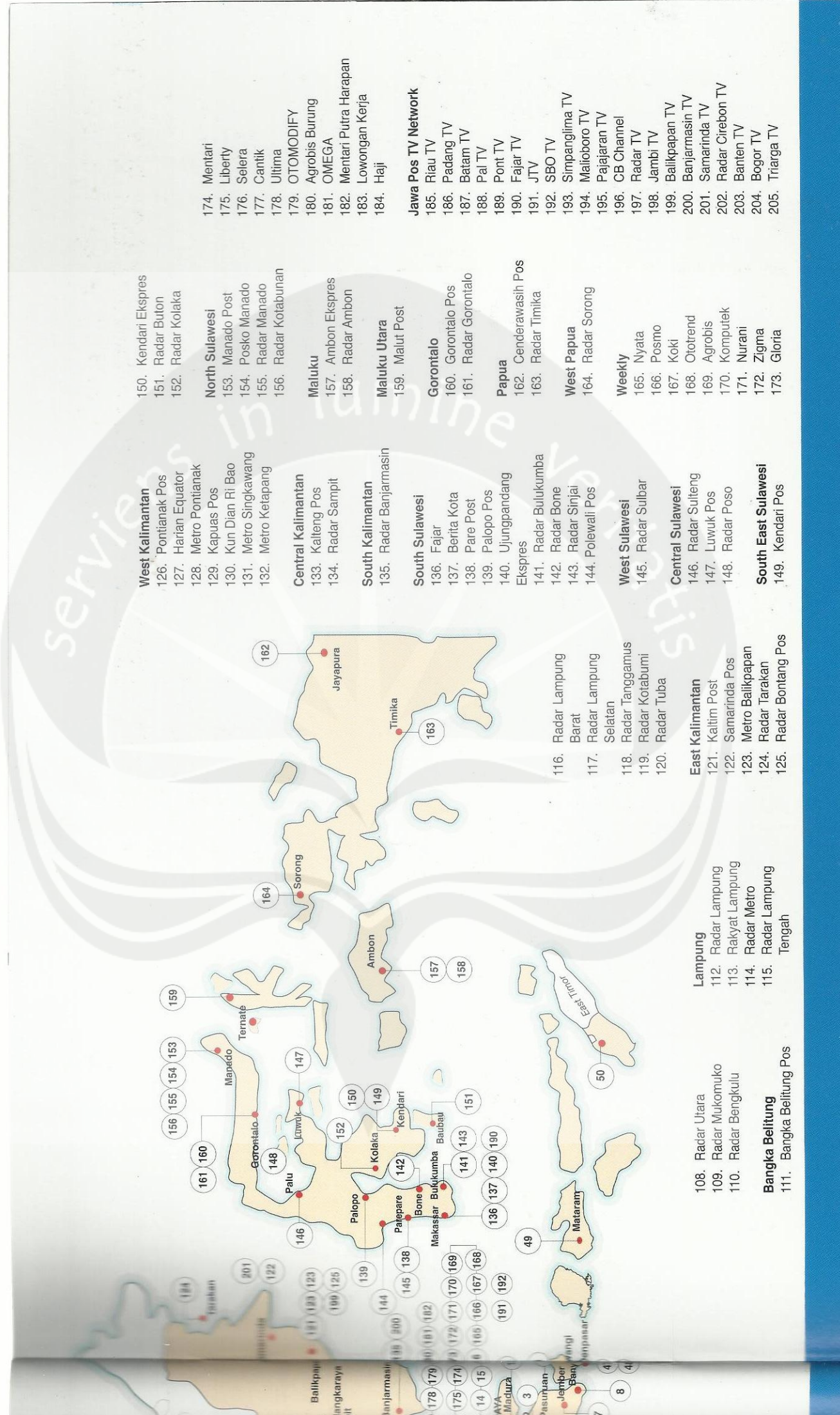
116. Radar Lampung Barat
 Radar Lampung Selatan
 118. Radar Tanggamus
 119. Radar Kotabumi
 120. Radar Tuba

- East Kalimantan**
 121. Kaltim Post
 122. Samarinda Pos
 123. Metro Balikpapan
 124. Radar Tarakan
 125. Radar Bontang Pos

- Lampung**
 112. Radar Lampung
 113. Rakyat Lampung
 114. Radar Metro
 115. Radar Lampung Tengah

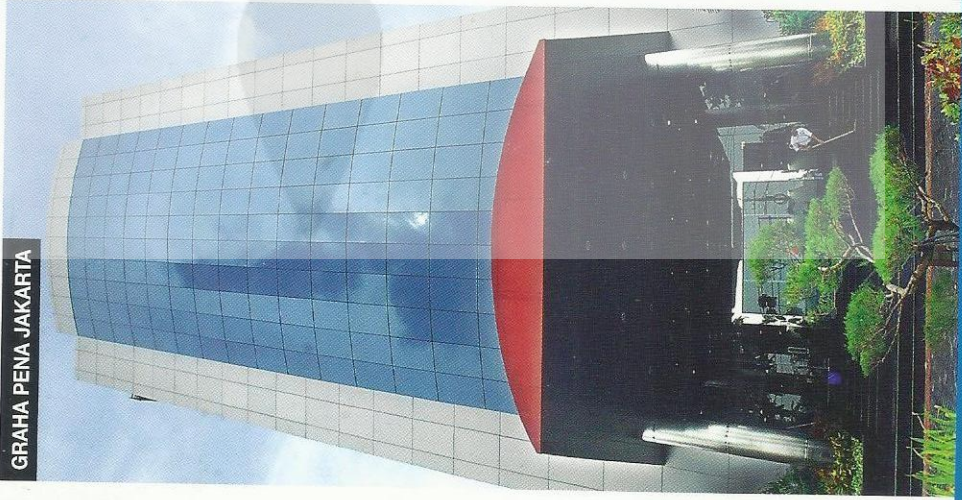
- Bangka Belitung**
 111. Bangka Belitung Pos

108. Radar Utara
 109. Radar Mukomuko
 110. Radar Bengkulu



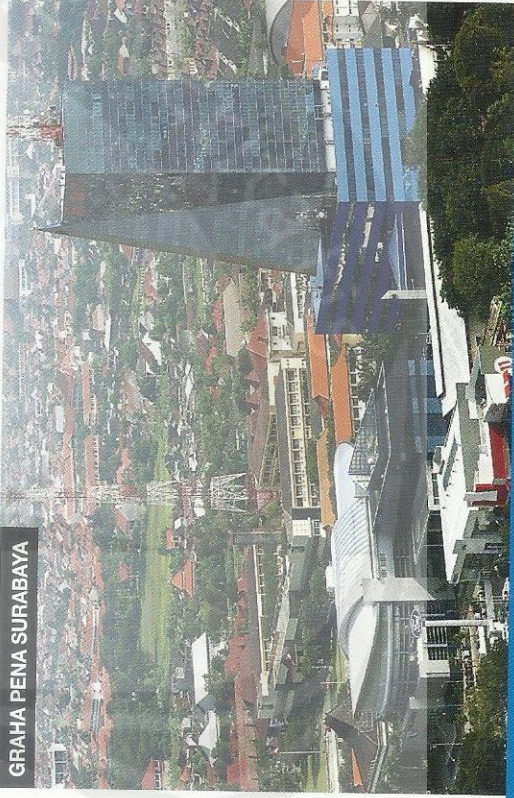
Jawa Pos Buildings, Everywhere

GRAHA PENA JAKARTA



- Jawa Pos headquarter is in Graha Pena building in Surabaya. The 21-story building was finished in 1997, at the start of Indonesia's economic crisis. It is a symbol of Jawa Pos' success in passing the difficult times.
- In 2002, Graha Pena building in Jakarta is finished. For the past few years, many other Graha Penas were built in many different cities. One of them, Graha Pena Fajar in Makassar, is Indonesia's tallest building outside the island of Java (19 stories).

GRAHA PENA SURABAYA



GRAHA PENA MAKASSAR





PAPER MILL & Printing Plants

- As the largest newspaper group in Indonesia, Jawa Pos needs reliable supply of newsprint (paper). That is why in 1995, Jawa Pos built its own newsprint papermill in Gresik, just outside Surabaya.
- Today, PT Adiprima Suraprinta produces over 450 tons of newsprint daily. Out of that amount, 60 per cent for Jawa Pos Group, 30 per cent for export, and 10 per cent for other newspapers in Indonesia (competitors).
- Jawa Pos also manages its own printing plants (under PT Temprina), in 54 locations in Indonesia.

Independent

Power Plant

- In 2003, Jawa Pos entered a new business: independent power plant. The first project is in Gresik (1 x 25 MW), supplying electricity to Jawa Pos' paper mill.
- The second project (2 x 25 MW) is in East Kalimantan. For this bigger project, Jawa Pos cooperates with the local governments.



What's Next?

- For the future, Jawa Pos will continue to grow its network, Both newspaper and television stations.
- For online business, Jawa Pos will enter when the time is right. In 1994, before other media companies are thinking about the internet, Jawa Pos have already invested in internet/provider business.
- When the time comes, Jawa Pos will be the strongest force in the online media business. Providing unrivalled contents and access from every single region in Indonesia.

Head Office: Graha Pena Jl. A. Yani 88 Surabaya 60234 - **Phone:** 031 8283333 (Hunting) - **Fax:** 031 8285555 - **e-mail:** editor@jawapos.co.id
Branch Office: Graha Pena Jl. Kebayoran Lama 12 Jakarta - **Phone:** 021 532 7159 - **Fax:** 021 534 9207