

BAB 5

HASIL PENELITIAN

5.1. Analisis Data

5.1.1 Penyebaran Kuesioner

Sesuai dengan penetapan sampel, maka penulis menyebarkan kuesioner kepada 100 responden. Penyebaran kuesioner dilakukan terhadap penumpang di beberapa halte busway sesuai dengan yang tercantum pada bab sebelumnya dan sesuai dengan persyaratan sampel yang telah ditetapkan. Dari penyebaran kuesioner yang dilakukan semuanya dapat dikumpulkan dan terisi dengan baik.

Jumlah penyebaran dan pengumpulan kuesioner serta jumlah jawaban kuesioner yang diolah dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5.1
Distribusi kuesioner dan Pengumpulan data

Uraian	Keterangan
Sampel terpilih	100
Jumlah kuesioner yang disebar	100
Jumlah kuesioner yang dikembalikan (terkumpul)	100
Pengisian tidak lengkap	0
Jumlah Kuesioner yang diolah	100
Persentase	100%

5.2. Uji Instrumen

Uji instrumen menggunakan teknik *one shot measure*, yaitu teknik uji coba instrumen penelitian dengan penyebaran kuesioner 1 kali saja (Ghozali, 2001: 129). Di bawah ini adalah hasil uji instrumen yang mencakup uji validitas dan reliabilitas.

5.2.1. Uji Validitas

Uji validitas dilakukan dengan tujuan validitas pengukuran, yaitu ketepatan variabel pengukur. Validitas dilakukan dengan dasar nilai KMO (Kaiser Meyer Olkin) ≥ 0.5 yang dianggap sebagai nilai validitasnya.

Tabel 5.2

Hasil Uji Validitas

No	Dimensi/Variabel	KMO	Keputusan
1	<i>Target hardening</i>	0.573	Valid
2	<i>Acces Control</i>	0.698	Valid
3	<i>Deflecting offender</i>	0.500	Valid
4	<i>Controlling Facilitator</i>	0.500	Valid
5	<i>Entry/Exit Screening</i>	0.500	Valid
6	<i>Formal Surveillance</i>	0.660	Valid
7	<i>Surveillance By Employees</i>	0.518	Valid
8	<i>Natural Surveillance</i>	0.500	Valid
9	<i>Target Removal</i>	0.500	Valid
10	<i>Identifying Property</i>	0.500	Valid
11	<i>Reducing Temptation</i>	0.500	Valid
12	<i>Denying Benefit</i>	0.500	Valid
13	<i>Rule Setting</i>	0.500	Valid
14	<i>Stimulating Conscience</i>	0.500	Valid
15	<i>Controlling Dishinbitors</i>	0.500	Valid
16	<i>Facilitating Compliance</i>	0.500	Valid

Sumber: Output SPSS (terlampir)

Uji validitas dilakukan pada setiap dimensi dan didapat nilai KMO yang semuanya berada pada nilai 0.50 dan lebih dari 0.50. KMO $\geq 0,5$ dikatakan valid sehingga variable-variabel tersebut valid dan layak dianalisis lebih lanjut.

5.2.2 Uji Reliabilitas

Untuk menguji reliabilitas instrumen digunakan koefisien reliability *Alpha Cronbach* yang perhitungannya menggunakan prosedur reliabilitas pada paket program SPSS for Windows Ver.17.0.

Tujuan perhitungan koefisien keandalan adalah untuk mengetahui tingkat konsistensi jawaban responden. Jika nilai alpha lebih besar dari 0.60 maka kuesioner dapat dikatakan dapat memenuhi konsep reliabilitas, sedangkan jika nilai alpha lebih kecil dari 0.60 maka kuesioner tidak memenuhi konsep reliabilitas sehingga pertanyaan tidak dapat dijadikan sebagai alat ukur penelitian.

Tabel 5.3
Hasil Uji Reliabilitas Variabel Strategi Pencegahan Kejahatan

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	100	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	100	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.885	34

Dari hasil uji reliabilitas variabel Strategi Pencegahan Kejahatan didapat hasil nilai *alpha cronbach* sebesar 0,885 dengan jumlah 34 pertanyaan yang diujikan pada 100 responden. Pada uji reliabilitas ini tidak ada pertanyaan yang dihilangkan karena nilai *alpha cronbach* sudah diatas 0,6. ($\alpha \geq 0,6$). Hal ini menunjukkan bahwa ke 34 indikator tersebut reliabel dan layak dianalisis lebih lanjut.

5.3 Karakteristik Responden

Responden yang di teliti oleh penulis adalah seluruh penumpang tansjakarta busway yang sedang berada di dalam halte dan bus sebanyak 100 orang. Karakteristik responden didasarkan pada umur, jenis kelamin, pekerjaan yang penulis dapatkan sebagai berikut:

5.3.1 Umur Responden

Tabel 5.4
Karakteristik Responden Menurut Kelompok Umur

UMUR	JUMLAH	PERSENTASE
<20 tahun	16 orang	16%
21-30 tahun	39 orang	39%
31-40 tahun	14 orang	14%
41-50 tahun	17 orang	17%
>50 tahun	14 orang	14%
JUMLAH TOTAL	100 orang	100%

Dari hasil penelitian penulis pada penumpang TransJakarta, sebanyak 100 orang didapatkan data bahwa usia penumpang rata-rata di bawah 20 tahun sekitar 16 orang atau 16% lebih besar daripada penumpang yang umurnya 31-40 tahun yang hanya berjumlah 14 orang atau sekitar 14%, jauh lebih banyak yang berusia 21-30 tahun yaitu sebanyak 39 orang atau sekitar 39% sedangkan usia 41-50 tahun sebanyak 17 orang atau sekitar 17% dan usia diatas 50 tahun sebnyak 14 orang atau sekitar 14%.

5.3.2 Jenis Kelamin Responden

Tabel 5.5

Karakteristik Responden Menurut Jenis Kelamin

JENIS KELAMIN	JUMLAH	PERSENTASE
Laki-laki	42 orang	42%
Perempuan	58 orang	58%
JUMLAH TOTAL	100 orang	100%

Berdasarkan hasil penelitian penulis pada penumpang TransJakarta sebanyak 100 orang didapatkan data bahwa dari 100 responden, 58 responden atau sekitar 58 % adalah berjenis kelamin perempuan dan sedangkan sisanya 42 orang atau sebanyak 42% adalah berjenis kelamin laki-laki seperti terlihat pada tabel tersebut.

5.3.3 Latar Belakang Pekerjaan

Tabel 5.6

Karakteristik Responden Menurut Jenis Pekerjaan

PEKERJAAN	JUMLAH	PERSENTASE
Pegawai Negeri	13 orang	13%
Karyawan Swasta	45 orang	45%
Mahasiswa/i	20 orang	20%
Pelajar	8 orang	8%
Ibu rumah tangga/tidak bekerja	14 orang	14%
JUMLAH TOTAL	100 orang	100%

Dari hasil penelitian didapatkan data bahwa sebagian besar responden penumpang TransJakarta berlatang belakang karyawan swasta sebanyak 45 orang atau sebanyak 45% dari total 100 penumpang. Ini adalah lebih besar dari mahasiswa/mahasiswi sebanyak 20 orang atau sebanyak 20%, pegawai negeri sebanyak 13 orang atau sebanyak 13%, tidak bekerja/ ibu rumah tangga sebanyak 14

orang atau sebanyak 14% dan pelajar sebanyak 8 orang atau sebanyak 8%. Responden dalam penelitian ini berdasarkan latar belakang pekerjaan dapat dilihat seperti dalam tabel di atas.

5.3.4 Persepsi 100 Responden tentang Strategi Pencegahan Kejahatan di TransJakarta

Tabel 5.7
Persepsi penumpang tentang *Target Hardening*

No	<i>Target Hardening</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Terdapat penjagaan pada pintu masuk dan keluar	70	70%	30	30%
2.	Setiap penumpang yang akan masuk halte/bus TransJakarta diperiksa terlebih dahulu	78	78%	22	22%
3.	Terdapat kantor karcis yang tertutup dan dilengkapi CCTV	92	92%	8	8%
4.	Terdapat satuan pengamanan (satpam) di halte dan bus TransJakarta	75	75%	25	25%

Kebanyakan responden menganggap bahwa kantor karcis yang tertutup dan dilengkapi dengan CCTV dapat meningkatkan standar keamanan di halte/bus (92%), selain pemeriksaan yang dilakukan di pintu masuk (78%), yang dilakukan oleh satuan pengamanan (75%), pada pintu masuk dan pintu keluar (70%).

Tabel 5.8
Persepsi penumpang tentang *Acces Control*

No	<i>Access Control</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Pemasangan CCTV di halte TransJakarta mencegah/mempersulit pencopet melakukan pencopetan	74	74%	26	26%
2.	Poster, stiker, display, suara pengumuman dari petugas di halte/bus mencegah/mempersulit pencopet melakukan pencopetan	74	74%	26	26%
3.	Adanya Pos penjagaan membuat keamanan penumpang lebih terjaga	84	84%	16	16%

Responden lebih menganggap (84%) adanya pos penjagaan membuat keamanan penumpang lebih terjaga, selain pemasangan CCTV di halte maupun poster dan pengumuman.

Tabel 5.9
Persepsi penumpang tentang *Defflecting Offender*

No	<i>Defflecting Offender</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Petugas di halte TransJakarta mencegah/mempersulit pencopet melakukan pencopetan	86	86%	14	14%
2.	Petugas di bus TransJakarta mencegah/mempersulit pencopet melakukan pencopetan	41	41%	59	59%

Responden menganggap bahwa petugas di halte TransJakarta lebih banyak bisa mencegah/ mempersulit pencopetan (86%) dibandingkan dalam bus TransJakarta.

Tabel 5.10
Persepsi penumpang tentang *Controlling Facilitator*

No.	<i>Controlling Facilitator</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Terdapat larangan untuk membawa senjata tajam dan senjata api	39	39%	61	61%
2.	Apakah anda sudah melakukan kebiasaan untuk tidak memperlihatkan uang dan <i>handphone</i> di area yang di penuh oleh kerumunan orang?	56	56%	44	44%

Responden menganggap bahwa tidak terdapat larangan untuk membawa senjata tajam di halte/bis TransJakarta (61%) dan 56 responden mempunyai kebiasaan untuk tidak memperlihatkan uang dan *handphone* di area yang di penuh oleh kerumunan orang.

Tabel 5.11
Persepsi penumpang tentang *Entry/Exit Screening*

No.	<i>Entry/Exit Screening</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Adanya pemeriksaan untuk mendeteksi orang/barang yang tidak boleh di bawa masuk	36	36%	64	64%
2.	Dilakukan teguran dan tindakan keras jika terdapat pelanggaran	41	41%	59	59%

Responden menganggap bahwa tidak ada pemeriksaan untuk orang/ barang yang dibawa masuk (64%), serta tidak adanya teguran yang dilakukan oleh satuan pengamanan jika terjadi pelanggaran.

Tabel 5.12
Persepsi penumpang tentang *Formal Surveillance*

No.	<i>Formal Surveillance</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Di pasang tanda bahaya kejahatan di halte tranjakarta	46	46%	54	54%
2.	Di umumkan peringatan bahaya kejahatan	62	62%	38	38%
3.	Membuat peraturan mengenai tata tertib yang harus di ikuti oleh seluruh pengunjung	46	46%	54	54%
4.	Menyediakan hal-hal yang menunjang peraturan sehingga pengunjung dapat mentaati peraturan	58	58%	42	42%

Responden menganggap (62%) bahwa telah diumumkan peringatan akan adanya bahaya kejahatan di TransJakarta, sebanyak 58% responden menganggap pihak TransJakarta menyediakan hal-hal yang menunjang agar pengunjung dapat mentaati peraturan, namun sebanyak 54% responden menganggap bahwa TransJakarta tidak membuat peraturan mengenai tata tertib serta tanda bahaya akan adanya kejahatan di halte/bus TransJakarta.

Tabel 5.13
Persepsi penumpang tentang *Surveillance By Employee*

No.	<i>Surveillance By Employee</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Para pegawai TransJakarta melakukan pengawasan terhadap penumpang	67	67%	33	33%
2.	Terdapat satpam yang mengawasi di setiap halte	64	64%	36	36%
3.	Terdapat petugas khusus untuk menjaga keamanan di dalam bis	57	57%	43	43%

Responden menganggap bahwa pegawai TransJakarta juga melakukan pengawasan terhadap penumpang (67%), disamping pengamanan yang dilakukan oleh satpam

(64%) yang mengawasi setiap halte serta petugas khusus yang menjaga keamanan (57%).

Tabel 5.14
Persepsi penumpang tentang *Natural Surveillance*

No.	<i>Natural Surveillance</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Apakah anda sebagai penumpang ikut melakukan pengawasan terhadap orang yang dicurigai potensial melakukan pencopetan di halte TransJakarta?	53	53%	47	47%
2.	Apakah anda sebagai penumpang ikut melakukan pengawasan terhadap orang yang dicurigai potensial melakukan pencopetan di bus TransJakarta	85	85%	15	15%

Sebanyak (85%) responden telah melakukan pengawasan sendiri di bus TransJakarta, sedangkan (53%) responden melakukan pengawasan di halte TransJakarta

Tabel 5.15
Persepsi penumpang tentang *Target Removal*

No.	<i>Target Removal</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Apakah anda sudah memindahkan target pencopet ke tempat yang lebih aman? (menyimpan benda berharga seperti Hp, dompet dan sebagainya dimasukan ke dalam tas)	84	84%	16	16%
2.	Tidak memamerkan barang berharga	74	74%	26	26%

Sebagian besar responden menganggap bahwa dengan menyimpan benda berharga seperti Hp, dompet dan sebagainya dimasukan ke dalam tas sebagai cara untuk memindahkan target pencopetan (84%), selain dengan cara tidak memamerkan barang berharga.

Tabel 5.16
Persepsi penumpang tentang *Identifying Property*

No.	<i>Identifying Property</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Apakah anda sudah memberi tanda/nama pada harta benda/ barang berharga yang dimiliki? (di <i>handphone</i> , dompet, dll)	70	70%	30	30%

Sebagian besar responden memberikan tanda/nama pada harta benda/ barang berharga yang mereka miliki (70%).

Tabel 5.17
Persepsi penumpang tentang *Reducing Temptation*

No.	<i>Reducing Temptation</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Apakah anda memakai perhiasan berlebihan?	80	80%	20	20%
2.	Apakah anda menaruh dompet/ <i>handphone</i> di tempat yang aman di dalam tas (tidak pamer)	85	85%	15	15%

Sebagian besar responden menempatkan dompet/*handphone* di tempat yang aman seperti di dalam tas (85%), walaupun masih banyak juga responden yang memakai perhiasan berlebihan (80%).

Tabel 5.18
Persepsi penumpang tentang *Denying Benefit*

No.	<i>Denying Benefit</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Apakah anda memberi alat pada dompet atau <i>handphone</i> ?	85	85%	15	15%

Responden lebih banyak (85%) memberikan alat pada dompet atau *handphone*.

Tabel 5.19
Persepsi penumpang tentang *Rule Setting*

No.	<i>Rule Setting</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Terdapat peraturan mengenai tata tertib yang harus di ikuti oleh seluruh pengunjung	83	83%	17	17%

Sebanyak 83% responden menganggap bahwa pihak TransJakarta telah membuat dan memasang tata tertib yang harus di ikuti oleh pengunjung.

Tabel 5.20
Persepsi penumpang tentang *Stimulating Conscience*

No.	<i>Stimulating Conscience</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Selama di halte dan di dalam bis selalu waspada terhadap kejahatan yang mungkin terjadi	80	80%	20	20%
2.	Terdapat poster/stiker untuk memerangi kejahatan	86	86%	14	14%

Responden menganggap bahwa adanya poster/stiker bisa digunakan sebagai cara untuk memerangi kejahatan (86%), disamping selalu waspada baik di halte maupun di bis TransJakarta.

Tabel 5.21
Persepsi penumpang tentang *Controlling Dishinbitor*

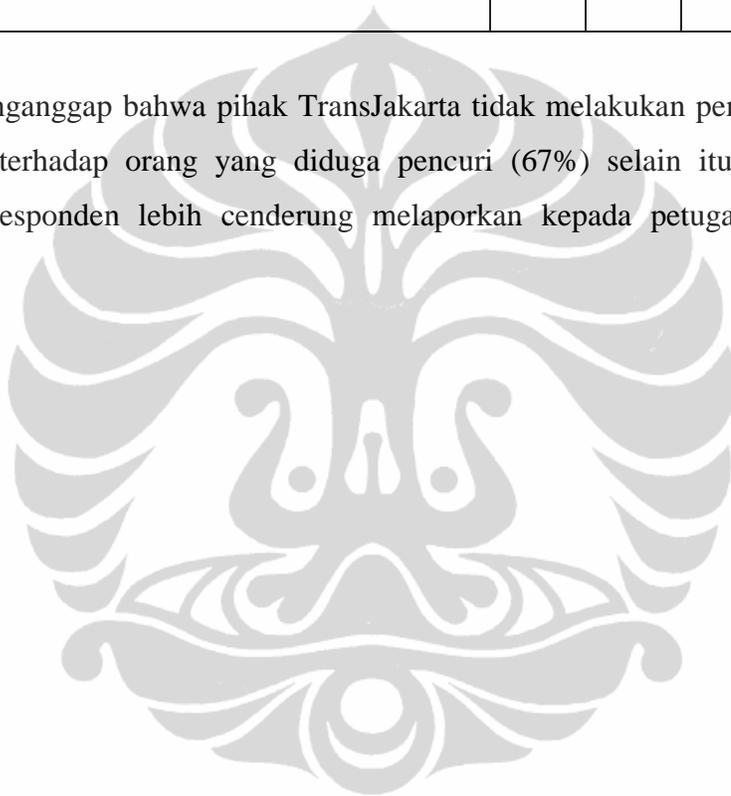
No.	<i>Controlling Dishinbitor</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Memperketat akses masuk bagi pencopet yang berada di bawah pengaruh minuman beralkohol	87	87%	13	13%

Responden menganggap bahwa pihak TransJakarta telah berusaha memperketat akses masuk bagi pelaku kejahatan (87%) terutama yang berada di bawah pengaruh minuman beralkohol.

Tabel 5.22
Persepsi penumpang tentang *Facilitating Compliance*

No.	<i>Facilitating Compliance</i>	Jumlah dan presentase			
		Ya	%	Tidak	%
1.	Jika terjadi pencopetan melaporkan kepada petugas keamanan	59	59%	41	41%
2.	Tidak melakukan main hakim sendiri terhadap orang yang diduga pencuri	67	67%	33	33%

Responden menganggap bahwa pihak TransJakarta tidak melakukan perbuatan main hakim sendiri terhadap orang yang diduga pencuri (67%) selain itu jika terjadi pencopetan, responden lebih cenderung melaporkan kepada petugas keamanan (59%)



BAB 6

PEMBAHASAN

Ada kendala dalam penelitian ini, dimana penelitian memiliki keterbatasan karena penelitian ini hanya mengukur persepsi penumpang dengan pertanyaan ya/tidak dengan skala nominal, Penelitian dengan metode survey yang dilakukan di halte-halte transit TransJakarta memberikan gambaran, dari 100 kuesioner yang disebarkan kepada responden semuanya dapat terkumpul kembali, dan dari seluruh responden tersebut diketahui rentang usia mereka berkisar di bawah 20 tahun sampai dengan diatas 50 tahun dengan rentang usia terbanyak 21-30 tahun (39%). Sebagian besar responden berjenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 58%, sebagian besar responden berlatar belakang bekerja sebagai karyawan swasta yaitu sebanyak 45%.

Dari sistem pengamanan yang telah diterapkan oleh pihak terkait, penulis mencoba melihat bahwa persepsi responden terhadap strategi pencegahan kejahatan yang dilakukan oleh pihak TransJakarta dengan tempat karcis yang tertutup dan pemasangan CCTV memberikan rasa pencegahan kejahatan bagi penumpang hal ini sesuai dengan pendapat Burrows 1980; Webb and Laycock 1992, "*Prevention measures useful against this type of robbery include the use of CCTV*" (Terjemahan bebas : Pencegahan menjadi ukuran yang berguna terhadap kejahatan jenis pencurian meliputi penggunaan dari CCTV). Dengan tingginya angka persepsi responden tersebut (92%), responden merasa dirinya terlindungi di TransJakarta salah satunya karena tempat karcis yang tertutup dan adanya CCTV. Kejadian pencurian dan perampokan di empat stasiun bawah tanah London secara nyata menurun setelah pemasangan *Closed Circuit Television* (Mayhew, 1979). Ternyata dengan *target hardening* cukup menciptakan rasa terlindungi bagi penumpang.

Biasanya pada bus kota penumpang langsung dapat membayar uang kepada kondektur setelah naik ke dalam bus, TransJakarta memiliki sistem yang berbeda. Perbedaannya adalah penumpang sebelum menggunakan TransJakarta harus membeli tiket terlebih dahulu di loket yang ada di tiap-tiap halte. Tiket ini berbentuk kartu yang dimasukkan ke dalam alat otomatis agar penumpang dapat masuk ke dalam halte

untuk menunggu bus. Harga tiket adalah Rp.3500,00 ke semua halte tujuan untuk sekali penggunaan.

Strategi ini masuk kedalam *Acces Control* yang bertujuan untuk agar memperketat penjagaan kepada penumpang yang menggunakannya. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa *acces control* ditujukan untuk mempergunakan halangan fisik maupun psikologis untuk mencegah pelaku masuk kedalam lingkungan yang dalam hal ini tentunya bus TransJakarta. Pengketatan dengan adanya tiket sebagai tanda bukti yang bertujuan agar pelaku potensial dapat dikurangi dengan cara tidak mudah untuk memasuki areal halte TransJakarta.

Responden merasa dirinya terlindungi di TransJakarta salah satunya karena halte/shelter khusus penumpang yang tertutup. Ternyata dengan teknik *target hardening* yaitu membuat halte benar-benar tempat yang terjaga, cukup menciptakan rasa terlindungi bagi penumpang. Usaha yang dilakukan dengan cara menyediakan keamanan yang maksimal di TransJakarta dapat dilakukan dengan pengawasan di luar serta menjaga privasi bagi para penggunanya. Selain itu, responden juga merasa karena adanya jumlah personil keamanan, baiknya kinerja petugas keamanan dan adanya sistem keamanan berjalan dengan baik. Petugas keamanan di TransJakarta cukup banyak tersebar diantaranya dalam halte dan bus TransJakarta nampaknya telah menunjukkan keefektifan usahanya dengan merasa terlindunginya penumpang. Peneliti melihat adanya sistem keamanan yang berjalan baik di TransJakarta memberikan rasa puas bagi penumpang terhadap kegiatan pengamanan yang dilakukan pihak terkait.

Bentuk pencegahan kejahatan yang dilakukan nampaknya dapat membuat pelaku potensial untuk memikirkan untung rugi sebelum kejahatan itu dilakukan. Ini sesuai dengan perspektif pilihan rasional dari pelaku kejahatan. Pilihan rasional menerangkan pertimbangan motif atau tujuan yang dilakukan oleh pelaku kejahatan seperti uang, status, sex serta dalam pembentukan keputusan dalam diri seseorang mengenai untung rugi apabila tindakan dilakukan. Hal tersebut membentuk proses pembuatan keputusan adalah hasil dari perhitungan yang didasarkan atas

keseimbangan resiko yang dirasakan dan usaha yang dilakukan sebagai nilai potensial yang ditawarkan (Crawford, 1998 : 56).

Dalam upaya pencegahan kejahatan bila berlandaskan pada pilihan rasional adalah bagaimana usaha-usaha yang dilakukan bertujuan untuk mengubah proses pembuatan keputusan dari pelaku untuk tidak melakukan kejahatan. Salah satu contohnya pengamanan seperti yang dilakukan oleh petugas. Bila kita kaitkan dengan TransJakarta, adanya pengawasan oleh petugas yang ditempatkan di beberapa tempat di TransJakarta dapat mempengaruhi pelaku pencopetan sebelum beraksi. Dapat saja dengan adanya petugas, pencopet ini akan berpikir resiko yang diterimanya semakin besar dan tindakannya akan diketahui oleh petugas. Dengan pertimbangan untung dan rugi tentu akan ada pertimbangan lebih jauh apakah niat tersebut akan dilanjutkan atau tidak. Namun apabila pencopet tersebut tetap melakukan kejahatan, berarti pelaku sudah mengambil keputusan dalam dirinya.

Setelah membeli tiket yang didapatkan di loket dalam tiap-tiap halte, maka sebelum memasuki halte tiket itu harus dimasukkan ke dalam mesin otomatis. Setelah dimasukkan nantinya pintu akan dapat bergerak sehingga penumpang dapat masuk ke areal halte/bis. Biasanya tiket juga memiliki kekhususan dan terdapat masa berlaku, apabila tiket masih berlaku maka alat putar pada pintu masuk akan terbuka. Adanya pemberian pintu otomatis sebelum memasuki halte, menurut peneliti masuk kedalam teknik *Entry/Exit Screening*. Teknik *entry/exit screening* dimaksudkan untuk mengamati pintu masuk dan pintu keluar. *Entry screening* bertujuan untuk mendeteksi orang/barang yang tidak boleh dibawa masuk kedalam lingkungan tersebut. Sementara itu *exit screening* bertujuan untuk mencegah tidak terbawanya barang-barang yang tidak boleh dibawa keluar lingkungan tersebut. Menurut penulis teknik ini lebih menekankan adanya kepastian bahwa yang masuk areal halte adalah bukan penumpang gelap sekaligus dapat mengurangi kesempatan bagi pelaku potensial beraksi.

Selanjutnya tahapan berikut penumpang dapat masuk kedalam halte atau shelter yang telah disediakan khusus. Shelter dengan tinggi 105 cm dari perkerasan jalan berfungsi juga sebagai tempat penjualan karcis dan naik/turun penumpang.

Kekhususan dari halte ini adalah halte yang tertutup sehingga membuat seseorang tidak dapat masuk kedalamnya tanpa membeli karcis. Selain itu kelebihan halte di TransJakarta adalah halte merupakan ruang tunggu yang aman dan nyaman dimana kebersihan senantiasa terjaga, tersedia juga koran yang disediakan pihak pengelola di tiap halte bagi penumpang saat menunggu bus.

Dalam halte terdapat pintu otomatis yang terbuka saat kedatangan bus serta biasanya terdapat petugas yang mengawasi penumpang dalam halte. Bila dilihat dari keseluruhan kondisi yang ada di halte, maka ini dapat dimasukkan kedalam teknik **Target Hardening**. Tujuan tehnik ini dimaksudkan untuk mempersulit pelaku melakukan aksinya dengan meningkatkan standar keamanan. Dapat terlihat bahwa halte TransJakarta cukup terjaga dengan adanya akses masuk hanya melalui jembatan penyebrangan orang, pintu otomatis dan penempatan petugas dalam halte. Tehnik ini diharapkan dapat efektif dan merupakan jalan untuk mengurangi kesempatan bagi pelaku kejahatan khususnya pencopetan

Perbedaan yang mencolok antara TransJakarta dengan bus kota adalah adanya penempatan petugas keamanan di dalam bus. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, di setiap bus TransJakarta terdapat satu petugas keamanan selain memberikan pengamanan, mereka juga memberikan pelayanan seperti mendahulukan penumpang keluar bus terlebih dahulu dan selanjutnya memberikan kesempatan untuk penumpang masuk.

Dengan adanya petugas keamanan yang berjaga di dalam bus TransJakarta selain melayani penumpang selama perjalanan, pengamanan dan pengawasan juga dapat memperbesar resiko diketahuinya kejahatan. Bagi pelaku dengan adanya penempatan petugas nantinya dapat mengurungkan niatnya berbuat kriminal. Penempatan petugas ini masuk kedalam teknik **Deflecting Offender** yang berusaha untuk menjauhkan pelaku kejahatan dari target yang diincarnya dengan cara meningkatkan resiko dari dilakukannya kejahatan, akan tetapi ada satu hal yang perlu diingat bahwa petugas dalam bus dilengkapi dengan nomor petugas pada seragamnya sehingga penumpang juga dapat mengawasi dan melaporkan tindakan petugas apabila merugikan penumpang.

Perbedaan bus TransJakarta dibanding dengan bus kota lainnya adalah dengan susunan bangku yang berhadap-hadapan. Di buatnya tempat duduk seperti ini dikarenakan dapat mengangkut lebih banyak penumpang dengan 35 tempat duduk dan penumpang berdiri mencapai 50 orang. Di buatnya tempat duduk yang berhadap-hadapan menurut peneliti disadari atau tidak merupakan pencegahan kejahatan yang masuk dalam tehnik *Natural Surveillance*. Pada tehnik ini pengawasan yang dilakukan secara ilmiah oleh semua orang yang berada d tempat tersebut. Baik satpam, pegawai ataupun pengunjung (Clarke, 2000: 220). Adanya tempat duduk yang disusun seperti itu dapat membuat petugas keamanan dengan mudah mengawasi penumpang dan pengawasan dapat juga dilakukan diantara sesama pengunjung, ketika seorang pelaku kejahatan mengetahui dirinya diawasi atau berpikir bahwa mungkin ia diawasi, ia mungkin mengurungkan niatnya untuk melakukan kejahatan. (Maan dan Blakeman, 1993:182)

Penerangan sangatlah penting dalam melakukan pengawasan, terutama saat malam hari. Dengan jam beroperasi bus TransJakarta dari jam 05.00-22.00, otomatis penerangan sangatlah dibutuhkan. Terdapat penelitian yang menyebutkan terdapat hubungan antara penerangan dengan keinginan untuk melakukan kejahatan. Dijelaskan bahwa penerangan merupakan suatu yang penting untuk mencegah tindakan kejahatan dan mempertinggi keselamatan publik. Banyak keterangan menunjukkan pengaruh penerangan terhadap tindak kejahatan dengan membandingkan anantara tingkat kejahatan pada siang hari dan pada malam hari. Penerangan ternyata cukup efektif sebagai penjera sehingga seseorang yang bermaksud melakukan kejahatan secara alamiah terdorong untuk mengurangi kemungkinan diamati oleh penegak hukum dan warga (O'Block, 1981 : 314)

Penerangan yang dilakukan dapat masuk kedalam tehnik *Natural Surveillance* dalam usaha pencegahan kejahatan. Tehnik ini lebih menekankan pada adanya pengawasan secara alamiah yang dilakukan oleh semua orang yang berada didalamnya (Clarke, 2000 : 220) dengan penerangan di bis, halte dan JPO yang berfungsi denganbaikmaka pengawasan dapat dilakukan dengan maksimal, baik oleh petugas keamanan ataupun penumpang secara alamiah.

Salah satu keunggulan dari TransJakarta adalah dengan adanya pengaturan jadwal bus yang teratur. Pengaturan TransJakarta menggunakan sistem headway (pengaturan interval keberangkatan bus). Dalam memperlancar operasional pengaturan maka TransJakarta menyediakan sarana dan prasarana komunikasi *Radio Trunking System*. Tujuan selain untuk membantu kelancaran operasional. Sistem komunikasi ini dapat digunakan dalam menjalankan sistem keamanan yang dilakukan. Biasanya dalam bus komunikasi dikendalikan oleh supir TransJakarta dan orang yang berada dalam sistem pusat informasi di TransJakarta. Terdapatnya sistem komunikasi dapat menjelaskan teknik *Surveillance by Employees*. Pada teknik ini dimaksudkan agar pengawasan dilakukan oleh semua pegawai yang ada dalam institusi tersebut terutama pegawai yang berurusan dengan komunikasi operasional TransJakarta.

Patroli lebih kepada pengamanan khusus di bawah BLU TransJakarta yang dipimpin langsung oleh manajer pengendalian operasional. Patroli berlangsung selama bus beroperasi dari pukul 05.00-23.00 malam, dilanjutkan sampai pagi hari. Mereka berpatroli 8 jam 3 shift. Pada siang hari patroli lebih kepada pengamanan jakur bus, lokasi-lokasi kemacetan. pengamanan patroli TransJakarta lebih bersifat *mobile* sehingga tidak terdapat pos tetap atau *stationeer*. Pengamanan ini lebih membantu kepolisian dan dinas perhubungan membantu kelancaran lalu lintas sehingga bekerja di luar seperti dalam bus, halte dan jembatan penyebrangan orang. Bila terjadi kasus kejahatan, maka dengan bantuan komunikasi, patroli akan mendatangi tempat kejadian.

Cara ini masuk kedalam kategori *Formal Surveillance*. Hal ini karena bentuk pengawasan formal yang dilakukan oleh petugas keamanan yaitu dengan dilakukannya patroli (Clarke, 2000 : 220). Patroli oleh petugas memang menjadi tugas utama dari satuan pengamanan. Dengan adanya patroli, dimaksudkan agar pelaku potensial memikirkan kembali sebelum beraksi karena ketatnya pengawasan baik itu di dalam, maupun patroli petugas.

Data temuan menjelaskan terdapat kondisi yang menciptakan terjadinya kesempatan kejahatan, mengacu hal tersebut diatas, pencegahan kejahatan yang di rasa cocok dengan dengan konteks ini adalah dengan menggunakan pendekatan

situasional. Peneliti beranggapan seperti itu berdasarkan hukum sebab akibat yakni apabila kejahatan terjadi karena faktor kesempatan yang mendukung terjadinya kejahatan, maka usaha pencegahannya dengan cara menekan faktor kesempatan. Tujuan kegiatan tersebut agar seseorang calon pelaku potensial tidak memiliki peluang yang besar untuk beraksi.

Pendekatan situasional dirasa cocok karena lebih memusatkan perhatian pada langkah-langkah jangka pendek. Strategi pencegahan kejahatan dengan pendekatan situasional menurut M. Kemal Dermawan (1994 : 67) adalah strategi yang dilakukan melalui usaha pengurangan kesempatan bagi kemungkinan dilakukan kejahatan oleh seseorang. Sementara itu Clarke (1983 : 225) menjelaskan *situational crime prevention* merupakan strategi pencegahan kejahatan yang ditujukan untuk satu jenis kejahatan yang spesifik dan bertujuan untuk mengubah situasi dan kondisi yang pada awalnya menguntungkan bagi pelaku kejahatan menjadi kondisi yang tidak menguntungkan. Pencegahan type ini cenderung hanya efektif untuk tipe kejahatan properti dalam area-area publik, hanya menimbulkan penjelasan-penjelasan gejala kejahatan dan pencegahannya dan bukan untuk memahami penyebab-penyebabnya. Hasil penelitian ini dapat diidentifikasi bahwa responden mempunyai persepsi kepada bentuk kejahatan yakni pencopetan baik ketika berada di halte maupun di bus TransJakarta.

Selain itu dapat diketahui menurut data, tempat yang sering terjadinya kejahatan adalah dalam bus TransJakarta (73%). Dari sini penulis menilai bahwa pencopetan adalah kejahatan yang sering terjadi dan bus TransJakarta merupakan salah satu lokasi dari seringnya pencopetan itu terjadi. Adanya temuan data seperti ini sangat berhubungan dengan aktivitas rutin dari keseharian seseorang. Dengan kata lain kita mengetahui bahwa ketika seseorang melakukan perjalanan keseharian dengan menggunakan kendaraan umum, maka secara tidak langsung dirinya telah berhubungan dengan jenis kejahatan tertentu didalamnya seperti pencopetan. Senada dengan itu, menurut Kemal Dermawan (1994 : 38) jenis kejahatan tertentu pada target ditemukan pada situasi tersebut sangat berhubungan erat dengan sifat dan kondisi terjaga atau tidaknya target, hal ini sesuai dengan teori kegiatan rutin apabila

seseorang itu tidak mempunyai pertahanan yang baik dalam melindungi dirinya dari kejahatan, maka dirinya dapat menjadi korban kejahatan.

Responden menganggap bahwa petugas di halte TransJakarta lebih banyak bisa mencegah/ mempersulit pencopetan (86%) dibandingkan dalam bus TransJakarta (41%). Kondisi padat dan berdesakan memang sering terjadi pada tempat-tempat umum, tak terkecuali TransJakarta. Pencopetan di TransJakarta seringkali terjadi karena berdesak-desakkannya penumpang serta kurangnya pengawasan dari petugas keamanan. Kejahatan dapat terjadi dimana saja seperti tempat umum tak terkecuali TransJakarta. Situasi tempat-tempat umum menjadi faktor kriminogenik yang paling besar bagi terjadinya kejahatan ditempat umum.

Menurut Adrianus Meliala situasi seperti ketidakteraturan, ketidakbersihan, ketidakpastian maupun ketiadaan dukungan sistem bagi orang-orang yang berada ditempat umum merupakan gambaran yang biasa terjadi. Kejahatan akan sulit terjadi pada situasi yang tidak mendukung terjadinya kejahatan, sedangkan pada tempat umum situasi yang mendukung terjadinya kejahatan adalah kondisi yang sesak dan berkerumun, kondisi mudahnya perhatian teralih karena berbagai hal dan kondisi anonimitas dan individualitas (Meliala, 2004 : 49). kepadatan atau kondisi kerumunan yang sesak menurut Nettler merupakan salah satu kondisi kriminogenik yang dapat menyebabkan terjadinya kejahatan (Nettler, 1974 : 254).

Dalam usaha pencegahan kejahatan dilakukan dengan cara mengubah situasi dan kondisi yang pada awalnya menguntungkan bagi pelaku kejahatan menjadi kondisi yang tidak menguntungkan. Melalui pengidentifikasian jenis kejahatan dan kondisi yang menciptakan kejahatan, penumpang melakukan beberapa tindakan pengamanan untuk mencegah terjadinya pencopetan khususnya di TransJakarta. Bentuk pengamanan yang mereka lakukan ketika berada di TransJakarta diantaranya dengan cara menjaga baik-baik barang bawaan. Menurut dugaan peneliti tindakan ini karena penumpang telah mengidentifikasi bahwa jenis kejahatan yang mungkin terjadi adalah kejahatan menyangkut harta benda. Oleh karenanya tindakan pengamanan yang dilakukan penumpang adalah menjaga baik-baik barang bawaan dengan cara untuk tidak memperlihatkan uang dan *handphone* di area yang di penuhi

oleh kerumunan orang (56%), memindahkan target pencopet ke tempat yang lebih aman (menyimpan benda berharga seperti Hp, dompet dan sebagainya dimasukan ke dalam tas) (84%), Tidak memamerkan barang berharga (74%).

Sedangkan tindakan/bentuk pengamanan yang dilakukan oleh penumpang ketika berada di TransJakarta yang lain sebagai penumpang adalah dengan ikut melakukan pengawasan terhadap orang yang dicurigai potensial melakukan pencopetan di halte TransJakarta (53%), sebagai penumpang ikut melakukan pengawasan terhadap orang yang dicurigai potensial melakukan pencopetan di bus TransJakarta (85%). Peneliti melihat bahwa tindakan pengamanan penumpang dilakukan setelah mengetahui situasi yang mengancam dirinya. Pengamanan ini dilakukan salah satunya didasarkan kepada kondisi yang padat seperti yang dikatakan oleh Clarke dan Cornish "*Overcrowding is an important choice-structuring property for many crimes, including pickpocketing and sexual assault (touching and rubbing)*" (Terjemahan bebas: Keadaan yang padat sekali adalah satu pilihan penting bagi penataan hak milik terhadap berbagai tindakan kriminal, meliputi pencopetan dan penyerangan seksual (menyentuh dan menggosok). Peneliti melihat bahwa dengan situasi yang padat menimbulkan pandangan bahwa kondisi tersebut di rasa rawan bagi individu. Dari sini mereka melakukan tindakan dengan cara waspada dan mencoba menghindar tempat yang dirasa rawan.

Selain itu banyak tindakan pengaman yang dilakukan penumpang saat menggunakan TransJakarta, tindakan itu antara lain seperti memberi tanda/nama pada harta benda/barang berharga yang dimiliki (di *handphone*, dompet, dll) (70%), menaruh dompet/*handphone* di tempat yang aman di dalam tas (tidak pamer) (85%), Selama di halte dan di dalam bis selalu waspada terhadap kejahatan yang mungkin terjadi (80%). Kesadaran pengamanan diri yang dilakukan oleh penumpang tidak terlepas dari upaya pengamanan yang dilakukan oleh pihak TransJakarta dimana dengan terdapatnya peraturan mengenai tata tertib yang harus di ikuti oleh seluruh pengunjung (83%) yang di buat dengan menempelkan stiker, membuat display dan memngummkan kepada penumpang agar berhati-hati dengan menjaga barang bawaannya.

Terdapat beberapa tindakan pengamanan yang dilakukan oleh pihak terkait dalam hal ini pihak TransJakarta, artinya terdapat suatu strategi pencegahan kejahatan yang bertujuan untuk meminimalisir kesempatan untuk terjadinya kejahatan. Usaha pengamanan ini dapat dijelaskan dengan menggunakan 16 teknik pengurangan kesempatan yang diajukan oleh Clarke. Namun tidak semua teknik dapat digunakan karena lebih ditujukan kepada pengamanan yang diberikan TransJakarta untuk melindungi penumpangnya. Teknik yang dapat menjelaskan bentuk pengamanan didalamnya diantaranya *Target Hardening*, *Acces Control*, *Deflecting Offender*, *Entri/Exit Screening*, *Formal Surveillance*, *Surveillance by Employees*, *Rule Setting* dan *Natural Surveillance*.

6.1 Chi Square Strategi Pencegahan Kejahatan

Berikut ini adalah tabulasi hasil kuesioner yang berkenaan dengan variabel penelitian, yaitu Strategi Pencegahan Kejahatan dari jawaban responden terhadap pertanyaan-pertanyaan yang diajukan dalam kuesioner.

Untuk melakukan penilaian hasil kuesioner akan digunakan perhitungan Chi Square tiap-tiap pertanyaan dan Dimensi, sehingga dapat diperoleh mengenai persepsi penumpang tentang efektivitas dari strategi pencegahan kejahatan di TransJakarta. Jika $Sig < 0.05$ maka signifikan atau efektif, namun jika $Sig > 0.05$ maka jawaban (*observed*) adalah tidak signifikan, dengan kata lain kurang dari nilai *expected*, atau tidak efektif.

Perlu dikemukakan sebelumnya bahwa dalam pengkodean (*coding*) hasil jawaban kuesioner diterapkan dua macam *coding*, yaitu terdiri dari penilaian *favorable* (jawaban positif) dan *unfavorable* (jawaban negatif), sebagai berikut:

Tabel 6.1
Skala Penilaian

<i>Jawaban</i>	<i>Skala Favorable</i>	<i>Skala Unfavorable</i>
Ya	1	0
Tidak	0	1

Skala penilaian berdasarkan *favorable* dan *unfavorable* dari hasil jawaban kuesioner dapat dilihat pada Lampiran *Tabel Induk (Coding Sheet)*.

Berikut ini adalah distribusi hasil jawaban kuesioner yang telah disusun berdasarkan *coding* di atas untuk masing-masing strategi pencegahan kejahatan.

Tabel 6.2
Jawaban Responden terhadap Variabel Strategi Pencegahan Kejahatan

NO	Pernyataan	Ya		Tidak		Chi Square	Sig.
		Ob	Ex	Ob	Ex		
1	Terdapat penjagaan pada pintu masuk dan keluar	70	50.0	30	50.0	16.00	0.000
2	Setiap penumpang yang akan masuk halte TransJakarta diperiksa terlebih dahulu	78	50.0	22	50.0	31.36	0.000
3	Terdapat kantor karcis yang tertutup dan dilengkapi CCTV	92	50.0	8	50.0	70.56	0.000
4	Terdapat satuan pengamanan (satpam) di halte dan bus TransJakarta	75	50.0	25	50.0	25.00	0.000
5	Pemasangan CCTV di halte TransJakarta mencegah/mempersulit pencopet melakukan pencopetan	74	50.0	26	50.0	23.04	0.000
6	Poster, stiker, display, suara pengumuman dari petugas di halte/bus mencegah/mempersulit pencopet melakukan pencopetan	74	50.0	26	50.0	23.04	0.000
7	Adanya Pos penjagaan membuat keamanan penumpang lebih terjaga	84	50.0	16	50.0	46.24	0.000
8	Petugas di halte TransJakarta mencegah/mempersulit pencopet melakukan pencopetan	86	50.0	14	50.0	51.84	0.000
9	Petugas di bus TransJakarta mencegah/mempersulit pencopet melakukan pencopetan	41	50.0	59	50.0	3.24	0.072
10	Terdapat larangan untuk membawa senjata tajam dan senjata api	39	50.0	61	50.0	4.84	0.028
11	Apakah anda sudah melakukan kebiasaan untuk tidak memperlihatkan uang dan <i>handphone</i> di area yang di penuh oleh kerumunan orang?	56	50.0	44	50.0	1.44	0.230
12	Adanya pemeriksaan untuk mendeteksi orang/barang yang tidak boleh di bawa masuk	36	50.0	64	50.0	7.84	0.005
13	Dilakukan teguran dan tindakan keras jika terdapat pelanggaran	41	50.0	59	50.0	3.24	0.072
14	Di pasang tanda bahaya kejahatan di halte tranjakarta	46	50.0	54	50.0	0.64	0.424

NO	Pernyataan	Ya		Tidak		Chi Square	Sig.
		Ob	Ex	Ob	Ex		
15	Di umumkan peringatan bahaya kejahatan	62	50.0	38	50.0	5.76	0.016
16	Membuat peraturan mengenai tata tertib yang harus di ikuti oleh seluruh pengunjung	46	50.0	54	50.0	0.64	0.424
17	Menyediakan hal-hal yang menunjang peraturan sehingga pengunjung dapat mentaati peraturan	58	50.0	40	50.0	49.04	0.000
18	Para pegawai TransJakarta melakukan pengawasan terhadap penumpang	67	50.0	33	50.0	11.56	0.001
19	Terdapat satpam yang mengawasi di setiap halte	64	50.0	36	50.0	7.84	0.005
20	Terdapat petugas khusus untuk menjaga keamanan di dalam bis	57	50.0	43	50.0	1.96	0.162
21	Apakah anda sebagai penumpang ikut melakukan pengawasan terhadap orang yang dicurigai potensial melakukan pencopetan di halte TransJakarta?	53	50.0	47	50.0	0.36	0.549
22	Apakah anda sebagai penumpang ikut melakukan pengawasan terhadap orang yang dicurigai potensial melakukan pencopetan di bus TransJakarta?	85	50.0	15	50.0	49.00	0.000
23	Apakah anda sudah memindahkan target pencopet ke tempat yang lebih aman? (menyimpan benda berharga seperti Hp, dompet dan sebagainya dimasukan ke dalam tas)	84	50.0	16	50.0	46.24	0.000
24	Tidak memamerkan barang berharga	74	50.0	26	50.0	23.04	0.000
25	Apakah anda sudah memberi tanda/nama pada harta benda/ barang berharga yang dimiliki? (di <i>handphone</i> , dompet, dll)	70	50.0	30	50.0	16.00	0.000
26	Apakah anda memakai perhiasan berlebihan?	80	50.0	20	50.0	36.00	0.000
27	Apakah anda menaruh dompet/ <i>handphone</i> di tempat yang aman di dalam tas (tidak pamer)	85	50.0	15	50.0	49.00	0.000
28	Apakah anda memberi alat pada dompet atau <i>handphone</i> ?	85	50.0	15	50.0	49.00	0.000
29	Terdapat peraturan mengenai tata tertib yang harus di ikuti oleh seluruh pengunjung	83	50.0	17	50.0	43.56	0.000
30	Selama di halte dan di dalam bis selalu waspada terhadap kejahatan yang mungkin terjadi	80	50.0	20	50.0	36.00	0.000
31	Terdapat poster/stiker untuk memerangi kejahatan	86	50.0	14	50.0	51.84	0.000
32	Memperketat akses masuk bagi pencopet yang berada di bawah pengaruh minuman beralkohol	47	50.0	53	50.0	0.36	0.549
33	Jika terjadi pencopetan melaporkan kepada petugas keamanan	59	50.0	41	50.0	3.24	0.072
34	Tidak melakukan main hakim sendiri terhadap orang yang diduga pencuri	67	50.0	33	50.0	11.56	0.001
	CHI SQUARE VARIABEL					46.240	0.000

Sumber: Output SPSS (Terlampir)

Keterangan: Ob = Observed, Ex = Expected

Berdasarkan jawaban dari responden terhadap indikator-indikator strategi pencegahan kejahatan yang dilakukan oleh TransJakarta dengan menggunakan 16 teknik pengurangan kesempatan kejahatan yang dibuat oleh Ronald V. Clarke, dapat

dilihat dari nilai Chi Square Variabel, bahwa strategi pencegahan kejahatan dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Persepsi responden terhadap Strategi pencegahan kejahatan memiliki nilai Sig variabel sebesar 0.000, yang berarti telah efektif, yaitu telah mendapat respon positif dari responden. Hal ini ditandakan dengan banyaknya jawaban pada angka 1 (Ya) yang lebih banyak dari jawaban 0 (Tidak). Hal ini pun didukung oleh nilai *Observed* yang lebih besar dari nilai *Expected*.
2. Terdapat beberapa indikator yang masih harus ditingkatkan, yang ditandai oleh nilai Sig > 0.05, yaitu:
 - a. Petugas di bus TransJakarta mencegah/mempersulit pencopet melakukan pencopetan
 - b. Terdapat larangan untuk membawa senjata tajam dan senjata api
 - c. Kebiasaan untuk tidak memperlihatkan uang dan *handphone* di area yang di penuh oleh kerumunan orang.
 - d. Dilakukan teguran dan tindakan keras jika terdapat pelanggaran
 - e. Dipasang tanda bahaya kejahatan di halte tranjakarta
 - f. Peraturan mengenai tata tertib yang harus di ikuti oleh seluruh pengunjung
 - g. Terdapat petugas khusus untuk menjaga keamanan di dalam bis
 - h. Pengawasan penumpang terhadap orang yang dicurigai potensial melakukan pencopetan di halte TransJakarta.
 - i. Memperketat akses masuk bagi pencopet yang berada di bawah pengaruh minuman beralkohol
 - j. Jika terjadi pencopetan melaporkan kepada petugas keamanan
3. Dengan demikian, faktor-faktor yang masih belum maksimal yang tertera di atas harus menjadi perhatian dari pihak manajemen TransJakarta karena terkait dengan upaya pencegahan kejahatan untuk mengatasi pencopetan agar lebih maksimal.

6.2 Interpretasi Hasil Penelitian

Dari hasil penelitian di atas, maka dapat diinterpretasikan bahwa dari hasil penelitian ini dapat menggambarkan persepsi penumpang berada pada posisi mendukung teori-teori mengenai strategi pencegahan kejahatan, terutama menurut Ronald V. Clarke, dimana 16 (enam belas) teknik pengurangan kesempatan kejahatan yang berada pada empat pendekatan umum dengan peningkatan upaya yang diperlukan untuk tindakan kriminal, meningkatkan risiko, mengurangi imbalan, dan menyingkirkan alasan dari suatu teknik pengamanan telah terbukti dapat mengatasi tingkat pencopetan sehingga terlihat tingkat efektivitasnya.

Maka dari hasil penelitian terlihat bahwa dengan melakukan kontrol terhadap situasi-situasi yang dapat memungkinkan terjadinya kejahatan dalam hal ini pencopetan maka akan mengurangi tingkat kejahatan tersebut. Hal tersebut menunjukkan bahwa ada situasi-situasi tertentu yang memberikan kesempatan-kesempatan bagi pelaku kejahatan guna melakukan kejahatannya. Bagaimanapun juga, keberhasilan dari pencegahan kejahatan melalui pendekatan situasional tergantung pada seberapa jauh para calon pelanggar menyadari dan menganggap bahwa perubahan situasi adalah hal yang responsif terhadap kemungkinan perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh mereka.

Terdapat beberapa indikator yang harus menjadi perhatian, di antaranya terkadang penumpang masih memiliki kebiasaan ceroboh, yaitu memperlihatkan dompet dan *handphone* di area yang di penuh oleh kerumunan orang. Selain itu, belum adanya tanda bahaya kejahatan di halte tranjakarta. Perlu adanya upaya memperketat akses masuk bagi pencopet yang berada di bawah pengaruh minuman beralkohol.