

BAB 2

KAJIAN PUSTAKA

Untuk mempermudah pemahaman dan menghindari salah pengertian terhadap istilah dalam penelitian ini, maka peneliti memberikan pengertian yang relevan yang berkaitan dengan topik penelitian sehingga mempermudah dalam memahaminya.

2.1 Persepsi

Persepsi merupakan aspek yang mendasar dan penting dalam kehidupan sosial manusia. Apa yang dilakukan manusia dalam kehidupan sehari-harinya tidak lepas dari kegiatan yang dinamakan persepsi. Dapat dikatakan apa yang dianggap sebagai realita kehidupan tidak lain ialah hasil interpretasi manusia terhadap pengalaman hidupnya (Robins, 1986 : 56)

Desiderato menjelaskan persepsi sebagai pengalaman tentang objek, peristiwa atau hubungan-hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan (Ded Lozier, M, Wayne. *The Marketing Communication Process* dalam Aster Silalahi, *Persepsi Khalayak Perempuan Terhadap Iklan Sabun Kecantikan*, Tesis. Depok : FISIP UI, hal. 58). persepsi ialah memberikan makna pada stimuli inderawi (*sensory stimuli*) persepsi berhubungan dengan sensasi yang merupakan bagian dari persepsi.

Persepsi suatu proses mengorganisasikan dan menginterpretasikan suatu objek sebelum objek tersebut di mengerti (Malcom, 1998: 83) persepsi juga didefinisikan sebagai "*The Mental Process of Organizing Sensation Into Meaningful Pattern*" (Dennis, 2001 : 201) terjemahan bebas: suatu proses mental dalam mengorganisasi suatu sensasi/rangsangan ke dalam bentuk pola-pola yang memiliki arti. Persepsi menurut Lary (1991 : 22) adalah proses dimana individu membuat interpretasi terhadap data yang diperolahnya melalui panca indera (Malcom, 1998 : 83)

Menurut Allport, persepsi merupakan pengalaman fenomenologis seseorang mengenai suatu objek, yaitu suatu cara pandang individu terhadap objek atau situasi. Dari definisi tersebut, tampak bahwa apabila individu mempersepsikan

sesuatu maka ia akan memiliki pengalaman fenomenologis mengenai objek tersebut dan pengalaman tersebut menunjukkan pengetahuan dan pemahaman individu tersebut terhadap objek. (Shaver, 1981: 62)

Persepsi sendiri menurut Kiech dan Crufield dipengaruhi oleh faktor-faktor pengalaman, kebutuhan, suasana hati, pengetahuan dan hasil belajar. (Shaw, 1983 : 186) sedangkan menurut Rita L. Atkinson (1994 :18) walaupun persepsi merupakan suatu proses bagaimana seseorang menjadi sadar akan adanya suatu objek, namun dalam pembentukannya akan dipengaruhi oleh pengalaman masa lalu dan pengetahuan sebelumnya, mengenai objek tersebut. Sementara itu, Gibson mendefinisikan persepsi sebagai suatu proses dimana individu mengartikan lingkungannya yang mencakup menyusun dan menerjemahkan berbagai rangsangan menjadi suatu pengalaman psikologis (Gibson L, Ivancovich., James Jr, 2000 : 93) definisi yang hampir serupa diungkapkan oleh Zanden bahwa persepsi merupakan proses dimana individu dapat merasakan dan mengartikan informasi dari lingkungan. (Zanden, 1984 : 389)

Dari definisi-definisi yang telah tersaji diatas peneliti menyimpulkan bahwa persepsi adalah suatu proses pemberian arti terhadap informasi yang disediakan oleh lingkungan. Persepsi dari individu harus memiliki pengetahuan dan pengalaman tertentu untuk memahami suatu objek atau situasi di dalam lingkungan tersebut (Atkinson, 1994 : 152). Berdasarkan objeknya, Rahmawati (1995 : 47) membagi persepsi menjadi dua, yaitu persepsi non sosial dan persepsi sosial. persepsi non sosial adalah persepsi dimana objeknya adalah benda mati seperti kursi, bangku dan papan tulis. Sementara persepsi sosial adalah persepsi mengenai orang lain.

Baron dan Byrne (1997 : 58) mendefinisikan persepsi sosial ada dua hal yang penting diperhatikan yaitu keadaan dan perasaan orang lain. Dalam persepsi sosial ada dua hal yang penting diperhatikan yaitu keadaan dan perasaan orang lain (Sarwono, 1997 : 47) dua hal tersebut yaitu keadaan dan perasaan orang lain dapat diperhatikan melalui komunikasi lisan dan non lisan serta kondisi lebih permanent yang diperkirakan menjadi penyebab dari kondisi tersebut. Adapun yang dimaksud komunikasi lisan adalah komunikasi secara verbal sementara komunikasi non lisan adalah komunikasi tubuh seperti kontak mata, gerak tubuh,

ekspresi wajah. Sedangkan yang dimaksud kondisi yang lebih permanen adalah sifat.

Faktor Yang Mempengaruhi Persepsi

Robins menyebutkan tiga faktor yang mempengaruhi persepsi, yaitu : penerima, target atau sasaran dan situasi (Robins, 1986 : 58)

a. Penerima

Ketika seseorang melihat sesuatu dan mencoba menginterpretasikan apa yang dilihatnya hasilnya sangat dipengaruhi pada karakteristik pribadi orang tersebut. Karakteristik pribadi yang dapat mempengaruhi persepsi antara lain motif, ketertarikan, pengalaman masa lalu dan harapan.

b. Target atau Sasaran

Karakteristik yang ada pada target dapat mempengaruhi persepsi individu terhadapnya.

c. Situasi

Konteks dimana individu melihat suatu obyek atau kejadian menjadi sangat penting karena elemen pada lingkungan di sekitarnya dipengaruhi persepsi. Individu bisa mempersepsikan suatu objek yang sama secara berbeda karena situasi yang berbeda.

Proses Terbentuknya Persepsi

Zanden menjelaskan persepsi merupakan penghubung antara individu dan lingkungan. Lingkungan merupakan dunia luar bagi individu. Rangsangan yang diterima oleh individu berasal dari lingkungan. Melalui persepsi, individu memiliki pengalaman mengenai lingkungannya. Pengalaman tersebut berkaitan dengan bagaimana individu merasakan rangsangan, menyusun kemudian memberinya arti.

Terbentuknya persepsi diawali dengan proses penginderaan, yaitu bagaimana individu dapat merasakan rangsangan yang berasal dari dunia luar. Rangsangan-rangsangan tersebut direspon individu melalui lima alat indera, yaitu: penglihatan, pendengaran, rasa, penciuman dan sentuhan serta rasa. Namun begitu, individu tidak selalu menjadi responsif secara aktif. Melalui alat

penginderaan yang ia miliki, individu dapat mencari informasi mengenai dunia luar.

Setelah proses penginderaan, individu mengalami proses konseptualisasi dimana individu mengelompokkan informasi menjadi unit-unit, kategori-kategori, atau kelas-kelas, berdasarkan kesamaan tertentu. Dalam proses penginderaan, reseptor dibanjiri dengan rangsangan sehingga untuk dapat menerima semua rangsangan ini individu harus memilahnya menjadi unit-unit yang relevan serta di beri label abstrak di dalamnya. Konseptualisasi merupakan cara dimana individu bisa mengidentifikasi kejadian-kejadian dan objek-objek mengenai dunia luar. individu membaca stimulus yang masuk dan berusaha mengenali karakteristiknya agar dapat masuk ke dalam suatu kategori (konsep).

Proses identifikasi kejadian atau objek tersebut selesai jika ada kecocokan antara karakteristik stimulus yang masuk dengan spesifikasi konseptual yang ada. Fried dan Holyoak menyimpulkan bahwa pikiran manusia dapat menyimpan pengalaman-pengalamannya yang memiliki kesamaan kemudian mengembangkannya dari kelompok kejadian yang berkaitan. Setelah itu akhirnya, individu melakukan interpretasi rangsangan, yaitu memberikan arti akan informasi-informasi yang diperoleh dari dunia luar tersebut. Jadi, kegiatan persepsi yang dilakukan individu merupakan hasil dari proses penginderaan, konseptualisasi dan interpretasi. Contoh seseorang mempresepsikan lingkungan terminal A sebagai lingkungan yang tidak mendukung rasa aman bagi dirinya. Hasil interpretasi ini didasari atas proses penginderaan dan konseptualisasi. Pada awalnya penginderaan seseorang berespon atas kejadian yang ada dilingkungan terminal. Misalnya lingkungan terminal yang kotor menimbulkan bau yang tidak sedap. Rangsangan bau tersebut kemudian diidentifikasi dan dicocokkan orang tersebut dengan konsep yang ada berdasarkan pengalaman-pengalamannya di masa lalu khususnya terhadap kejadian kejahatan yang ada, kemudian berdasarkan kecocokan konsep, orang mengidentifikasikan rangsangan bau dan kejadian kejahatan tersebut ke dalam konsep lingkungan buruk dimana pada kondisi lingkungan tersebut.

Hal ini disimpulkan seseorang berdasarkan pengalamannya, yaitu bau yang menusuk dan kejadian kejahatan telah mengganggu rasa aman dan nyaman

berada di terminal tersebut. Kesimpulan orang mengenai lingkungan terminal merupakan hasil interpretasi yang telah dilakukannya berdasarkan apa yang dia rasakan dan pahami. Adapun persepsinya mengenai lingkungan terminal kemudian adalah lingkungan terminal tersebut tidak mendukung adanya rasa aman dan nyaman bagi dirinya.

2.2 Pencopetan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, pencopetan berasal dari kata “copet” yang artinya orang yang mencuri (sesuatu yang sedang dipakai, uang di dalam saku, barang yang diperkedaikan, dan sebagainya) dengan cepat dan tangkas. Atau perbuatan mencuri (sesuatu yang sedang dipakai, uang didalam saku, barang yang diperkedaikan, dan sebagainya) dengan cepat dan tangkas. Atau mencuri (barang yang sedang dipakai, uang dalam saku, barang yang diperkedaikan) dengan cepat dan tangkas. Pencopet adalah orang yang mencopet, kecopetan adalah kehilangan sesuatu karena di copet orang dan pencopetan itu sendiri adalah perbuatan (hal, perkara) mencopet.

Dalam jurnal yang diterbitkan oleh The University of Pennsylvania Law Review yang berjudul *Pickpocketing: A Survey of the Crime and Its Control* mengatakan bahwa :

“Most pickpockets are professionals. Theirs is a lucrative and highly skilled art requiring unusual manual dexterity, knowledge of human behavior and precision teamwork. They often work in crowds, but can be just as successful with a lone victim. The chief characteristic of this form of larceny is that the victim is entirely unaware of the theft while it is being perpetrated even though the theft is from his person. The thief is ordinarily well-dressed and of polite, respectable demeanor. He conceals his movements by blocking the victim's view with a newspaper or coat, bumping into and jostling him, or operating while the victim's attention is focused on an external event like a parade, circus or horse race. Often a confederate will jostle a victim in order to locate in which pocket his wallet is carried. Sometimes the confederate will jostle the victim or start an argument with him while the pickpocket operates. Other accomplices act as shields to prevent the public or police officers from observing the actual theft. When the theft has been accomplished, the stolen articles are often passed immediately to an accomplice. If the police move toward a pickpocket who has not yet handed the stolen article to his confederate, the thief will drop the stolen article to the ground and, of course, deny everything.” (Terjemahan bebas : Kebanyakan pencopet adalah professional. Mereka sangat tinggi seni trampilnya dan memerlukan

keampilan manual yang tidak biasa, pengetahuan tentang perilaku manusia dan ketepatan kerjasama tim. Mereka sering bekerja di kerumunan, tapi dapat sama hal suksesnya dengan hanya satu korban. karakteristik pemimpin dari bentuk pencurian ini adalah korban itu seluruhnya tidak acuh pada pencurian sementara ini pencurian dilakukan dari personnya dengan biasa berpakaian baik dan dengan sopan, terhormat sikapnya. Yang dia rahasiakan gerakannya dengan menghalangi pandangannya korban dengan koran atau jaket, menabrak ke dalam dan dia berdesak-desak, atau beroperasi sementara perhatiannya korban difokuskan pada satu peristiwa eksternal seperti pawai, sirkus atau balapan kuda. Sering pelaku mengincar satu korban agar mengetahui di kantong mana dompetnya disimpan. Kadang kala pelaku mengajak korban berbincang dengannya sementara kawanannya beroperasi. kaki tangan yang lain menindaki sebagai perisai untuk mencegah publik atau polisi dari pengamatan pencopetan tersebut. Ketika pencurian telah dipenuhi, benda yang diambil dengan seketika melewati ke satu kaki tangan yang lain. Kalau gerakan polisi ke arah salah satu copet yang belum mendapatkan benda yang diambil dari kawanannya, pencopet akan menjatuhkan benda yang diambil dan tentu saja menyangkal semuanya).

2.3 Sistem Keamanan

Webster College Dictionary mendefinisikan sebagai berikut :

An assemblage or combination of things or parts forming a complex or unitary whole. (Webster College Dictionary : 1356) (Terjemahan bebas : “sebuah kumpulan atau kombinasi dari hal-hal atau bagian-bagian yang membentuk sebuah kesatuan yang kompleks dan utuh”).

Sistem keamanan merupakan salah satu sistem yang digunakan dan dirancang sedemikian rupa oleh beberapa instansi tertentu yang pada dasarnya sangat membantu pencegahan kejahatan, sebagaimana sesuai dengan kutipan dibawah ini :

“In reference to the control of behaviour in general and preventing of crime specifically, one must understand the emergence of system designed to prevent and control crime as a part of the larger design for social life” (Cramer, 1978 : 10-11)

Terjemahan bebas : dalam upaya mengontrol tingkah laku secara umum dan tentunya secara khusus berupaya untuk mencegah kejahatan, maka satu yang harus diperhatikan adalah merancang sebuah sistem untuk mencegah kejahatan sebagai bagian dari rancangan kehidupan sosial yang lebih besar.

Salah satu contoh usaha pengamanan yang dilakukan oleh TransJakarta dengan penempatan petugas di dalam bus atau tempat lain yang dirasa perlu. Cara ini mempunyai tujuan untuk mengubah kesempatan, sehingga faktor resiko tertangkap melakukan kejahatan dapat diperbesar. Bentuk tindakan pengamanan ini sering disebut sebagai tindakan pencegahan kejahatan.

2.4 Strategi

Strategi menurut kamus besar bahasa Indonesia adalah rencana yang cermat mengenai kegiatan untuk mencapai sasaran khusus. Strategi dalam Webster College Dictionary di definisikan sebagai *Strategy is a plan or method for achieving a specific goals*. (terjemahan bebas : strategi adalah sebuah rencana atau metode untuk mencapai tujuan tertentu). Dalam penelitian ini, maka kata strategi berarti pilihan yang digunakan sebagai cara untuk mengatasi terjadinya tindak kejahatan di halte atau bus TransJakarta.

2.5 Pencegahan Kejahatan

Menurut Aker dan Sagarin, yang dimaksud dengan pencegahan kejahatan adalah tindakan yang diambil untuk mencegah kejahatan daripada dengan mengancam dan memberikan hukuman legal (1972 : 7). Pencegahan kejahatan menurut Trooper Lucien R. Southard, mendefinisikan pencegahan kejahatan (*crime prevention*) sebagai:

”Being aware that a crime can occur anticipating its form location, time and victim and taking action to reduce the chance of its happening”
 Terjemahan bebas:

Pencegahan kejahatan adalah mewaspadaai bahwa kejahatan dapat terjadi dengan mengantisipasi bentuk, lokasi, waktu dan korban, serta melakukan tindakan untuk mengurangi kesempatan melakukan kejahatan.

Pencegahan kejahatan menurut Vester dan Blauvelt adalah merupakan sebuah tindakan yang berupaya mengurangi kemungkinan terjadinya tindakan kejahatan (Vestermark, Baluvert : 115). Pencegahan kejahatan merupakan suatu usaha yang meliputi segala upaya yang mempunyai tujuan khusus untuk memperkecil luas lingkup dan kekerasan suatu pelanggaran, baik melalui pengurangan kesempatan-kesempatan untuk melakukan kejahatan ataupun melalui usaha-usaha pemberian pengaruh kepada orang-orang potensial yang

dapat menjadi pelanggar serta kepada masyarakat umum. Pencegahan kejahatan haruslah mencakup pula pertimbangan-pertimbangan yang bertujuan untuk mencegah kejahatan sebelum suatu pelanggaran atau kejahatan itu benar-benar muncul.

Usaha pencegahan kejahatan tidak hanya di fokuskan kepada pelaku kejahatan, namun terdapat faktor lain yang bisa mempengaruhinya. Faktor lain yang bisa dimanfaatkan dalam pencegahan kejahatan tersebut adalah melalui perbaikan lingkungan fisik dan organisasi sosial yang ada. Pencegahan kejahatan merupakan suatu usaha perubahan yang positif. Maka dalam rangka mengubah perilaku kriminal, kita harus merubah lingkungan (abstrak dan kongkrit) dengan mengurangi hal yang mendukung perbuatan kriminal yang ada dan menambah resiko yang dikandung pada suatu perbuatan kriminal. Usaha pencegahan kejahatan tergantung pada dua aspek perbaikan lingkungan, yakni pengetahuan dan teknologi. Nilai sesungguhnya dari ilmu pengetahuan adalah dapat mendisain sebuah lingkungan dimana orang dapat berkembang sedemikian rupa dan tidak terjadi penyimpangan (Gosita, 1983 : 8).

Sedangkan C. Ray Jeffery dalam bukunya yang berjudul *Crime Prevention Through Environmental Design* menjelaskan pencegahan kejahatan adalah segala tindakan yang diambil sebelum kejahatan dilakukan yang akan mengurangi atau menghilangkan kesempatan untuk melakukan kejahatan (Jeffery, 1977 : 9). Definisi lain mengenai pencegahan kejahatan yang diajukan oleh The National Crime Prevention Institute adalah sebagai berikut:

“The anticipation, recognition and appraisal of a crime risk and the initiation of same action to remove or reduce it” (sebagai bentuk antisipasi, pengenalan dan penilaian terhadap resiko kejahatan dan upaya awal untuk memulai upaya menghilangkan atau menguranginya) (O’Block, 1981 : 5).

2.6 Strategi Pencegahan Kejahatan (*Crime Prevention Strategy*)

Strategi pencegahan kejahatan merupakan suatu rencana yang cermat dari sebuah kegiatan terorganisasi yang bertujuan untuk meniadakan atau meminimalkan kejahatan yang terjadi sehingga dapat menghindari diri dan lingkungan dari ancaman menjadi korban kejahatan. Kaiser (John Graham, 1990)

mengemukakan batasan tentang pencegahan kejahatan yang juga merupakan tindakan yang mempunyai tujuan khusus untuk : (Dermawan, 1994 : 4-5)

1. Memperkecil luas lingkup dan kekerasan suatu pelanggaran
2. Mengurangi kesempatan-kesempatan untuk melakukan kejahatan
3. Merupakan usaha-usaha pemberian pengaruh kepada orang-orang yang potensial dapat menjadi pelanggar serta kepada masyarakat umum.

Di bawah ini terdapat definisi strategi pencegahan kejahatan dengan menggunakan pendekatan situasional. Menurut Paul Ekbon strategi pencegahan kejahatan dengan pendekatan situasional adalah :

”Strategi crime prevention, it introducesspecific changes to influence the offenders’s decision or ability to commit these crimes at particular place and time. Thus its seeks makes criminalaction less attractive to offenders rather than relying on detection sanction,or reducing criminality throught, for example, improvement in societyorits institutions” (Moss, Stephens, 2006 : 3) (Terjemahan bebas : “Strategi pencegahan kejahatan dengan pendekatan situasional memperkenalkan perubahan-perubahan spesifik untuk mempengaruhi keputusan pelaku kejahatan atau kemampuan untuk melakukan kejahatan tertentu pada waktu dan tempat tertentu. Dengan demikian, pendekatan ini mencari cara untuk membuat tingkah laku kriminal menjadi tidak menarik bagi pelaku dibandingkan dengan mencari kejahatan, memberikan sanksi atau mengurangi kejahatan melalui perbaikan-perbaikan tertentu dalam masyarakat atau pun sebuah institusi”).

Ada beberapa alasan mengapa kita seharusnya mencurahkan perhatian yang lebih besar terhadap usaha-usaha pencegahan kejahatan dan perbuatan penyimpangan lainnya, yaitu : *Pertama*, tindakan pencegahan adalah lebih baik daripada tindakan represif dan koreksi. *Kedua*, usaha pencegahan kejahatan tidak perlu menimbulkan akibat-akibat yang negatif seperti: stigmatisasi, pengasingan, penderitaan, dan sebagainya. *Ketiga*, usaha pencegahan dapat pula mempererat kerukunan, meningkatkan rasa tanggung jawab terhadap sesama anggota masyarakat (Widiyanti, Waskita, 1987 : 154).

2.7 Transportasi Umum

Dalam buku *Urban Public Transportation: Systems and Technology* pengertian dari transportasi umum adalah:

“*Public transport refers to passenger transport that any member of the public may pay to use*” (Terjemahan bebas : Transportasi umum menunjuk kepada semua anggota masyarakat umum jika mau menggunakannya harus membayar) (Vuchic 1981).

Didalam kamus ilmiah populer, pengertian dari transportasi adalah “pengangkutan, angkutan”. Pengertian angkutan dan pengangkutan yang dimaksud disini adalah memindahkan orang maupun benda dalam jumlah sedikit maupun banyak ketempat yang di tuju atau tujuan.

Martha J. Smith and Ronald V. Clarke dalam *Crime and Transportation* mengutip pendapat Yaro and Hiss (1996) :

“*Public transport is essential to the vitality and economic welfare of metropolitan areas. It provides access for rich and poor alike to the city's amenities, and it permits the central core to serve as the economic engine for the metropolis as a whole*” (Terjemahan bebas : Angkutan umum sangat penting dan vital bagi kesejahteraan ekonomi di kota metropolitan. Akses ini disediakan untuk kaya dan yang miskin ke kenyamanannya kota, dan ini merupakan inti dari mesin ekonomi untuk kota besar secara keseluruhan).

2.8 Kejahatan di Transportasi Umum

Ronald V. Clarke dalam *Crime and Transportation* menyebutkan yang dimaksud dengan kejahatan di dalam transportasi umum adalah :

“*Crime in public transport covers a bewildering variety of offenses committed in forms of transport including trams, buses, subways, commuter trains, taxis, and jitneys. The targets of crime can be the system itself (as in vandalism or fare evasion), employees (as in assaults on ticket collectors), or passengers (as in pickpocketing or overcharging)*. (Terjemahan bebas : Tindakan kriminal di angkutan umum meliputi keanekaragaman bentuk melakukan kejahatan di dalam angkutan termasuk trem, bis, kereta api bawah tanah, kereta, taksi, dan oplet. Sasaran dari tindakan kriminal dapat sistem itu sendiri (seperti sifat suka merusak atau menghindari membayar ongkos), karyawan (seperti penyerangan pada kolektor karcis), atau penumpang (seperti pencopetan atau penarikan bea mahal).

2.9 Efektivitas

Dalam kamus besar bahasa Indonesia, efektivitas berasal dari kata efektif yang berarti ada efeknya atau dapat membawa hasil; berhasil guna. Efektivitas sendiri mempunyai makna yang sama dengan keefektifan arti keberhasilan tentang suatu usaha atau tindakan yang telah, akan, dapat, atau perlu dilakukan.

Sondang P. Siagian (2001 : 24) memberikan definisi sebagai berikut :

“Efektivitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah barang atau jasa kegiatan yang dijalankannya. Efektivitas menunjukkan keberhasilan dari segi tercapai tidaknya sasaran yang telah ditetapkan. Jika hasil kegiatan semakin mendekati sasaran, berarti makin tinggi efektivitasnya.

Sementara itu Abdurahmat (2003:92) memberikan definisi dari efektivitas yaitu :

“Efektivitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah pekerjaan tepat pada waktunya.

Dari beberapa pendapat para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa suatu strategi pencegahan kejahatan dapat dilaksanakan secara tepat, efektif, efisien apabila strategi pencegahan kejahatan tersebut dilaksanakan dengan tepat sesuai dengan yang telah direncanakan.

Efektif tidaknya semua tersebut tentunya sangat berhubungan dengan keadaannya secara nyata, apakah benar-benar telah dapat berfungsi dengan baik dan sebagaimana mestinya atau tidak. Apakah sudah efektif semua yang terdapat pada TransJakarta (sarana dan prasarananya, pengamanan, sistem dan mekanisme pengamanan, petugas pengamanan) sudah efektif diterapkan dan dilaksanakan dalam upaya penanggulangan pencegahan kejahatan.

Efektivitas lebih sering digambarkan sebagai “melakukan segala sesuatu yang benar” yaitu aktifitas-aktifitas pekerjaan yang membantu organisasi dalam mencapai sasaran. Melalui berbagai program kerja, sasaran itu di kejar dan dicapai. Sementara mencakup sasaran untuk menyelesaikan sesuatu, efektivitas mencakup “hasil akhir” atau pencapaian sasaran organisasi.

Sementara menurut Stephen P. Robbins, efektivitas adalah menyelesaikan kegiatan-kegiatan sehingga sasaran organisasi dapat tercapai digambarkan sebagai “melakukan segala sesuatu yang benar”. Pandangan ini tertuju pada pertanyaan apakah suatu organisasi efektif atau tidak secara keseluruhan akan tergantung dari apakah tujuan dan sasaran organisasi dapat tercapai dengan baik atau sebaliknya. Titik beratnya melihat pada segi tingkat prestasi organisasi. Dalam hal ini peneliti mencoba untuk mendefinisikan efektivitas sistem pengamanan yaitu bagaimana tujuan dari sistem serta sarana pengamanan yang ada terhadap terciptanya kondisi keamanan yang kondusif di dalam TransJakarta.

Jadi yang dimaksud peneliti dengan pengertian tersebut sehubungan dengan upaya penyelenggaraan pengamanan yang dimaksud adalah apakah sistem pengamanan itu dijalankan dengan baik, secara sungguh-sungguh dan penuh tanggung jawab sehingga apa yang diharapkan dari adanya sistem tersebut benar-benar berjalan dengan baik dan membawa dampak positif terhadap penyelenggaraan pengamanan selain itu tentunya apakah sarana dan prasarana pengamanan yang ada dapat berfungsi dengan baik dan sebagaimana mestinya sehingga dapat memberikan kontribusi terhadap penyelenggaraan pengamanan di dalam halte maupun bus TransJakarta dengan tidak adanya atau terjadinya kejahatan.

2.10 TransJakarta

TransJakarta adalah moda transportasi atau angkutan umum darat di Jakarta yang di buat dengan tujuan memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman, namun terjangkau bagi warga Jakarta. Bus TransJakarta diberikan lajur khusus di jalan-jalan yang menjadi bagian dari rutenya dan lajur tersebut tidak boleh dilewati kendaraan lainnya (termasuk bus umum selain TransJakarta). Untuk memasuki bus, para penumpang harus memasuki halte khusus TransJakarta (*shelter*) terlebih dahulu. Halte-halte TransJakarta berbeda dari halte-halte bus biasa. Selain letaknya yang berada di tengah jalan, memasukinya harus menaiki jembatan penyebrangan terlebih dahulu (www.suaraTransJakarta.com, Minggu 16 September 2007).

Perbedaan TransJakarta dengan kendaraan umum lainnya adalah dengan dibangunnya jalur tersendiri dan terdapatnya pelayanan yang lebih baik. TransJakarta dibangun dengan tujuan untuk dapat memperbaiki citra angkutan umum di mata masyarakat dengan menawarkan kecepatan, kenyamanan dan keamanan. Untuk keamanan, TransJakarta menjanjikan bahwa penumpang yang menggunakan TransJakarta dapat merasa aman, yakni pihak pengelola melakukan usaha-usaha yang dimaksudkan untuk mereduksi munculnya kejahatan.

KERANGKA TEORI

Dalam penelitian ini, Kerangka teori yang digunakan oleh peneliti ialah teori *Situational Crime Prevention* dari Ronald V. Clarke, perhatian utama dari pendekatan ini adalah bertujuan untuk mencegah dan mengurangi kesempatan seseorang atau kelompok untuk melakukan kejahatan yang bisa di manfaatkan oleh *potensial offender*. Dengan kata lain mengatur target kejahatan agar lebih sulit dan beresiko, sehingga menjadi kurang menarik bagi *offender* tersebut (Crawford, 1998 : 11). Oleh karena itu pusat perhatian dari pendekatan pada langkah-langkah jangka pendek untuk mencegah pelanggaran yang lebih khusus seperti misalnya kejahatan yang tergolong licik (pencopetan).

Kejahatan yang terjadi di dalam halte dan bus TransJakarta sangat bervariasi, seiring dengan metode yang dilakukan oleh pelaku kejahatan dalam perkembangannya. Pencegahan kejahatan yang dilakukan oleh pihak TransJakarta lebih menggunakan pendekatan situasional, dimana memusatkan perhatiannya pada pengembangan langkah-langkah jangka yang lebih pendek untuk mencegah pelanggaran yang lebih khusus.

Khusus mengenai masalah keamanan, dalam TransJakarta selalu mendapatkan porsi yang lebih. Dengan pelayanan keamanan yang baik tidak hanya di dalam bus, membuat penumpang merasa yakin akan keamanan mereka dari ancaman kejahatan. Contoh bentuk keamanan yang diterapkan oleh TransJakarta yakni dengan adanya halte tertutup yang khusus diperuntukan bagi penumpang TransJakarta. Terdapat akses khusus untuk mencapai halte yakni melalui Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) serta adanya petugas keamanan baik di halte maupun di bus.

Sutherland dalam menjelaskan mengenai tingkah laku kriminal mengemukakan mengenai penjelasan situasional dimana tingkah laku jahat merupakan reaksi terhadap situasi yang telah tercipta (Sutherland, 1970 : 208). 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 (Dermawan, 1994 : 68).

Pencegahan kejahatan yang bersifat situasional dapat diartikan sebagai pencegahan kejahatan yang dilakukan melalui usaha-usaha pengurangan kesempatan bagi kemungkinan dilakukannya kejahatan oleh seseorang. Misalnya suasana ketidakentraman atau resiko yang semakin berat bagi mereka jika melakukan pelanggaran kesemua ini akan mempengaruhi mereka untuk tetap melakukan pelanggaran atau tidak.

Ada dua kategori utama dari langkah-langkah situasional, yaitu :

1. Langkah-langkah sekuriti yang akan membuat lebih sukar untuk dilakukannya kejahatan
2. Langkah-langkah yang mempengaruhi biaya dan keuntungan dilakukannya kejahatan

Oleh karena itu pendekatan ini menempuh 3 (tiga) cara, yaitu :

1. Memperkokoh sasaran kejahatan
Usaha memeperkokoh sasaran kejahatan ini adalah salah satu model pencegahan kejahatan melalui pendekatan situasional. Model pencegahan yang demikian sering pula disebut sebagai *physical planning*. Model ini diketengahkan berdasarkan asumsi bahwa lingkungan fisik dapat merupakan faktor kunci bagi penjelasan sifat dan tingkat beberapa kejahatan di masyarakat. Dengan memperbaiki disain lingkungan fisik akan dapat menghasilkan perubahan tingkah laku, yang pada gilirannya dapat menurunkan kejahatan. Pada model ini memperkenalkan beberapa cara, yaitu :
 - a. Mengembangkan dan meningkatkan security dan keamanan, perlengkapan alat keamanan pada dasarnya digunakan untuk melindungi diri dari gangguan yang datang dari luar.
 - b. Perencanaan gedung dan desain

- c. Publisitas pencegahan kejahatan, publisitas ini bertujuan untuk menyadarkan warga masyarakat akan kemungkinan untuk menjadi korban kejahatan.
2. Memindahkan sasaran kejahatan
Beberapa kejahatan secara sederhana dapat dicegah melalui pemindahan jalan masuk kearah sasaran kejahatan atau dengan jalan merancang lingkungan yang dapat memperkecil kesempatan dilakukannya kejahatan.
3. Menghilangkan sarana atau alat yang di pergunakan untuk melakukan kejahatan.
Beberapa jenis pelanggaran hukum tertentu dapat dicegah jika sarana atau alat untuk melakukan pelanggaran hukum tersebut ditiadakan. (Dermawan, 1994).

Beberapa jenis kejahatan tertentu dapat di cegah bila sarana yang memberikan untuk melakukan kejahatan tersebut ditiadakan. Hal ini merupakan buah pikiran dari teori pilihan rasional (*Rational Choice Theory*), yaitu :

“Rational Choice theory says that criminals think about their decisions before they commit crime. In other word, people don’t commit crimes because of forces beyond their control. Criminals commit crime because they benefit from it. The benefitsof committing crime are greater than the benefits of not committing crime.most crimes are committed by reasoning (but not necessarily smart) criminals who think they probably won’t get caught and they will have a good payoff in return”. (Terjemahan bebas : Teori ini mengemukakan bahwa pelaku atau penjahat telah memikirkan tentang melakukan kejahatan sebelum memutuskan untuk melakukan kejahatan. Dengan kata lain, orang tidak akan melakukan kejahatan bila ia tidak merasa ada keuntungan dari dilakukannya kejahatan itu, dan pikiran tidak akan tertangkap karena melakukan kejahatan tersebut).

Jadi menurut pemikiran Clark dan Corniss :

“An individual commits a crime after he or she has made a rational decision to do so has watched the risk and benefits of the act and selected a particular offer according to various criteria” (Fredaadler, 1991:204) (Terjemahan bebas : Seseorang akan melakukan kejahatan setelah memutuskan secara rasional, pelaku akan mengukur resiko dan keuntungan dari tindakannya dan akan memilih usaha-usaha tertentu sesuai dengan kondisi targetnya).

Selanjutnya teori pilihan rational ini juga dikemukakan oleh Tunnel dalam *The Rational Choice Perspective* yang menyatakan :

”These property offenders believe they areunlikely to be arrested, think that if they are caught and imprisoned it will be for short time, and see prison as a non-threatening environment (Nettler, 1982:97) (Terjemahan bebas : Para pelanggar percaya bahwa mereka tidak akan tertangkap, mereka berfikir jika mereka tertangkap dan di penjara tidak untuk waktu

yang lama dan melihat penjara bukan sebagai lingkungan yang menakutkan).

Konsep *situational crime prevention* dibangun dari beberapa konsep yang menyumbang pemahaman sebuah prinsip kerja diantaranya perspektif pilihan rasional (*rational choice perspective*) dan aktivitas rutin (*routine activity*). (Clarke: 9-11) Dalam perspektif 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. Teori pilihan rasional berawal dari pemikiran Beccaria dan Bentham yang mengkonsepkan proses rasionalitas pikiran dari seseorang dalam berbuat kejahatan. Hal tersebut membentuk proses pembuatan keputusan dimana suatu pilihan adalah hasil dari perhitungan, yang didasarkan pada keseimbangan relatif antara resiko yang dirasakan dan usaha yang dilakukan sebagai nilai potensial yang ditawarkan (Crawford, 1998 : 56).

Dalam hal ini pelaku potensial memaksimalkan dirinya dengan secara hati-hati menghitung untung rugi pada aktivitasnya sendiri sebelum membuat keputusan. Contohnya pencopet tentunya memikirkan keuntungan apabila aksinya berhasil serta kerugian yang dideritanya apabila diketahui. Konsep *Situational Crime Prevention* dalam pilihan rasional sebagai usaha pencegahan kejahatan adalah dengan dilakukan pengawasan oleh petugas. Cara ini nantinya akan menjadi salah satu perkembangan pencopet untuk melakukan niatnya atau tidak.

Sedangkan aktivitas rutin lebih menekankan pada pola aktivitas rutin individu, kelompok atau masyarakat yang dapat mempengaruhi terciptanya struktur kesempatan terjadinya kejahatan. Senada dengan itu, menurut Kemal Dermawan 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 (Dermawan, 2003 : 38).

Dengan pengaruh kumpulan tempat dan waktu dari tiga unsur kontak langsung kejahatan yang bersifat predatoris, yakni motivasi pelaku (*motivated offender*), sasaran yang disukai (*a suitable target*) dan ketiadaan penjagaan untuk mencegah kejahatan (*the absence of a capable guardian against violation*). (Meier & Miethe 1994 : 29-58) kemudian mereka berargumen bahwa peningkatan jumlah

kejahatan dapat terjadi walaupun faktor yang memotivasi pelaku (unsur pertama) tetap, yakni dengan terjadinya perubahan struktur dalam masyarakat yang mempengaruhi unsur kedua dan ketiga tadi. Bila dihubungkan dengan contoh kasus terlihat dalam aktivitas rutin seseorang akan melakukan perjalanan dengan angkutan umum maka secara tidak langsung sudah berkolerasi menjadi korban terhadap terjadinya kejahatan. Dari aktivitas rutin juga dapat dilihat bahwa seseorang tidak dapat menghindar dari aktivitas rutin keseharian. Contohnya seseorang mengetahui bahwa dirinya merasa tidak aman bila menggunakan angkutan umum, namun mereka tetap menggunakan angkutan tersebut dikarenakan keterbatasan pada dirinya. Fokus dalam teori *situasional crime prevention* lebih kepada kejadian kejahatan dibandingkan pelaku dan melihat bagaimana kehidupan sehari-hari dapat menciptakan munculnya kejahatan (www.crimepreventiontheory.rutger.edu). Hal ini sejalan dengan pemikiran Bentham bahwa setiap individu akan berusaha untuk mencari cara untuk memperoleh kesenangan atau keuntungan bagi dirinya dan juga berusaha untuk menghindari kerugian (Felson, 1998:20).

Pencegahan kejahatan dengan pendekatan *Situasional Crime Prevention* pertama kali dikemukakan oleh Ronald V. Clarke dalam karyanya yang berjudul *Design Out Crime* (1980) dimana dalam karyanya tersebut Clarke mengungkapkan bahwa pencegahan kejahatan dengan pendekatan situasional terdiri dari tindakan mengurangi kesempatan, yaitu :

1. *Directed at highly specific form of crime*
2. *Involved the management, design or manipulation of immediate environment in as systematic and permanent way as possible*
3. *Make crime more difficult and risky, or less rewarding and excusable as judge by a wide range of offenders*

Terjemahan bebas :

1. Ditujukan kepada bentuk-bentuk kejahatan yang sangat spesifik;
2. Meliputi manajemen, tujuan dan pendayagunaan lingkungan secara sistematis dan permanen dengan cara yang tepat;
3. Membuat kejahatan lebih sulit dan beresiko atau kurang menguntungkan dan tidak dimaafkan dengan nilai dari segala hal tentang pelaku-pelaku kejahatan (Clarke,1997)

Secara umum, pencegahan kejahatan yang menggunakan pendekatan situasional berorientasi jangka pendek, karena disini pengamanan dilakukan dengan menggunakan konsep *situasional crime prevention*, yakni dengan cara

membentuk atau merencanakan sebuah gedung dan sistem pengamanannya sebagai wilayah yang mampu meminimalkan kemungkinan menjadi korban kejahatan. Dalam penelitian ini akan dilakukan sebuah analisa dimana munculnya suatu kejahatan di tempat tertentu, dimana para calon pelaku kejahatan nantinya akan mempunyai resiko yang tinggi karena akses untuk melakukan kejahatan di lingkungan tersebut sebisa mungkin di jaga dengan strategi pengamanan tertentu. Hal ini sesuai dengan pemikiran Douglas dan Wildavsky (1982) yang menyatakan bahwa resiko merupakan penanda adanya kondisi yang membahayakan suatu lingkungan, dimana keberadaan sebuah teori akan mampu mengkalkulasikannya atau dengan kata lain kondisi yang tidak pasti tersebut bisa di transformasikan sebagai sebuah kemungkinan, dalam kasus ini berarti kemungkinan menjadi korban kejahatan (Vail, Wheelock, Hill, 1999:6).

Bila dikaitkan kembali dengan pengamanan di TransJakarta, terlihat bentuk pencegahan kejahatan yang di rasa sesuai adalah dengan menggunakan pendekatan situasional. Pengamanan di TransJakarta sebagai salah satu usaha pencegahan kejahatan tentunya berupaya agar kejahatan tidak terjadi dengan mengurangi kesempatan sehingga hasilnya akan terlihat dalam waktu dekat. Contohnya dengan penempatan petugas keamanan, efektifitasnya usaha ini dapat terlihat dalam waktu singkat yaitu dengan tidak terjadinya kejahatan. Bila dilihat pada TransJakarta, pengamanan yang dilakukan lebih ditujukan pada jenis kejahatan tertentu yakni kejahatan yang menyangkut harta yang terjadi pada umumnya dijalanan seperti pencopetan.

Ruang lingkup strategi pencegahan kejahatan dengan pendekatan situasional tidak hanya terbatas kepada lingkungan sosial, fisik dan organisasional dan mengubah cara pandang strategi pencegahan kejahatan yang pada umumnya hanya memfokuskan diri pada pelaku kejahatan saja (Weisburd, 1996 : 3). *Situational crime prevention* merupakan suatu bentuk percobaan yang bertujuan untuk menghalangi dan memindahkan sasaran baik berupa barang atau tempat kejadian kejahatan. Ini sangat berhubungan dengan bentuk kejahatan yang spesifik dimana terdapat keikutsertaan dengan mengukur kejahatan secara sistematis dapat terjadi (Heidensohn, 1989 : 174).

Dalam langkah untuk menghindari kejahatan, terdapat strategi berupa memperkokoh sasaran kejahatan yang sering disebut *physical planning*. Lingkungan fisik merupakan faktor kunci bagi penjelasan sifat dan tingkat beberapa kejahatan masyarakat. Dengan memperbaikinya dapat menghasilkan perubahan tingkah laku, yang pada gilirannya dapat menurunkan tingkat kejahatan. (Dermawan, 1994 : 69). Pemikiran ini akhirnya bermuara pada desain tempat lingkungan yang bertujuan membatasi kejahatan yang dapat muncul pada suatu tempat.

Menurut Ronald V. Clarke (2000 : 220) terdapat 16 (enam belas) teknik pengurangan kesempatan kejahatan yang terbagi atas 4 bagian yang dapat digunakan untuk menganalisa bagian dari suatu sistem pengamanan, antara lain :

I. ***Increasing Perceived Effort*** adalah usaha untuk meningkatkan pencegahan yang kasat mata yang terdiri atas :

1. ***Target Hardening*** ; meningkatkan standar keamanan halte/bis untuk mempersulit pelaku, misalnya dengan mempergunakan halangan fisik yang lebih kuat, membuat kantor karcis yang tertutup, layar pengarah, menguatkan jendela ketika meninggalkan ruangan karcis. Hal lain yang dapat dilakukan adalah merancang ulang objek-objek untuk menghalangi pencopet atau perusak yang cenderung sering merusak dan objek-objek yang sering dirusak, seperti dinding, pintu, lampu dan tempat sampah.
2. ***Acces Control*** ; mempergunakan halangan baik fisik maupun psikologis untuk mencegah pelaku yang tidak punya alasan yang sah untuk masuk dan mungkin pelanggar potensial kedalam lingkungan fasilitas halte atau bis, contohnya dengan membuat pagar pembatas tembok (halangan fisik) atau membuat poster peringatan (halangan psikologis), ataupun dengan membedakan antara jalan utama dengan jalan lain yang terletak didalam halte, membuat pos penjagaan pada pintu masuk dan keluar halte, menempatkan kamera pengawas pada halte dan bis
3. ***Deflection Offenders*** ; menjauhkan pelaku kejahatan dengan mempengaruhi aktivitas rutin mereka yaitu pelanggar potensial dari target kejahatan seperti penumpang, pegawai dan fasilitas untuk

mempertahankan mereka jauh dari tindakan kriminal misalnya dengan jalan melakukan patroli satpam di sekitar tempat-tempat rawan kejahatan.

4. *Controlling Fasilitators* ; mengendalikan alat-alat yang dapat dipergunakan untuk melakukan kejahatan meliputi menyingkirkan, memodifikasi, dan membatasi akses ke objek sehingga membuat kejahatan menjadi mudah. misalnya menempatkan larangan membawa senjata tajam dan senjata api untuk mencegah dipakainya alat tersebut sebagai alat melakukan tindak kejahatan tertentu atau mengurangi kebiasaan penumpang untuk memperlihatkan uang dan *handphone* di area yang di penuh oleh kerumunan orang.

II. Increasing Perceived Risk, adalah meningkatkan resiko yang kasat mata, yang terbagi atas :

5. *Entry/Exit Screening* ; mengawasi pintu masuk dan pintu keluar, dalam dalam hal ini sangat berbeda dengan *Acces Control*, dimana kegunaan dari *Entry Screening* adalah bertujuan untuk mendeteksi orang/barang yang tidak boleh dibawa masuk kedalam lingkungan tersebut dan *Exit Screening* bertujuan untuk mencegah terbawanya barang-barang yang tidak boleh di bawa keluar dari lingkungan itu. Bisa dilakukan dengan pengecekan tiket baik secara manual atau otomatis dengan mesin hal ini untuk mencegah masuknya *potential offender* dengan tidak membayar tiket.
6. *Formal Surveillance* ; adalah pengawasan formal yang dilakukan oleh pihak tertentu yang memang bertugas untuk mengawasi dan menghalangi pelanggar-pelanggar potensial dalam situasi tertentu. Pengawasan dilakukan oleh polisi setempat, petugas keamanan atau satpam yaitu dengan melakukan patroli, baik berjalan kaki atau pun dengan kendaraan dan terdapatnya keberadaan pada pos-pos satpam. Pengawasan ini dapat ditambahkan oleh televisi siaran terbatas (CCTV) dan dengan penumpang dan tanda bahaya di pintu.
7. *Surveillance By Employees* ; pengawasan yang dilakukan oleh seluruh pegawai yang berada di lingkungan tersebut, Sebagai tambahan terhadap

tugas mereka, beberapa pegawai diharapkan untuk menjalankan beberapa tanggungjawab untuk melakukan monitoring pada tempat kerja mereka. terutama dengan pegawai yang paling banyak berhubungan dengan penumpang. Mengarahkan penumpang dan supirpun sebaiknya ikut mengawasi penumpang.

8. *Natural Surveillance* ; adalah pengawasan yang dilakukan secara alamiah oleh semua orang yang berada di tempat baik itu satpam, pegawai maupun penumpang. Pengawasan alami didisain untuk meningkatkan pengawasan terhadap orang-orang menghampiri mereka sehari-hari tau yang hanya sekedar lewat berlalu-lalang. Secara praktis *Natural Surveillance* dapat dilakukan dengan penerangan yang cukup, tidak adanya pohon ataupun semak-semak yang dapat menghalangi pandangan dan penempatan jendela di lokasi-lokasi yang strategis.

III. Reducing Anticipated Reward adalah mengurangi imbalan yang diharapkan pelaku, terbagi atas :

9. *Target Removal* ; adalah memindahkan target kejahatan dari jangkauan *potential offender* ketempat yang lebih aman, seperti memindahkan uang tunai, kalung, dompet, *handphone*, dan barang berharga lainnya yang mencolok ke dalam tas atau jaket yang terkunci terkunci rapat. Pegawai tiket hanya menerima uang pas dari penumpang dalam pembayaran tiket, sehingga tidak perlu mengembalikan uang dalam jumlah yang sangat besar jika dibayar dengan uang dalam bentuk pecahan besar. Dan tempat penjualan tiket berada dalam tempat yang aman sehingga terhindar dari kemungkinan terjadinya kejahatan.
10. *Identifying Property* ; adalah memberikan identifikasi pada harta benda dan tiket, contohnya pemberian nama, nomor, alamat pada *handphone*, dompet, kalung, ataupun pemberian nomor pada tiket sehingga jika di gunakan oleh pelaku kejahatan menjadi sangat terbatas.
11. *Reducing Temptation* ; adalah mengurangi keinginan pelaku potensial untuk melakukan kejahatan misalnya dengan menaruh benda-benda berharga seperti *handphone* di tempat yang aman, tidak

memperlihatkannya di depan umum (pamer), tidak memakai perhiasan berlebihan.

12. *Denying Benefit* ; mengurangi keuntungan yang didapat dari tindakan kejahatan tersebut misalnya dengan memberi alat elektronik pada handphone, rantai pada dompet, sehingga jika *potential offender* melakukan aksinya dapat diketahui dan terdeteksi.

IV. Removing Excuses (menghilangkan alasan untuk melakukan kejahatan), yang terbagi atas :

13. *Rule Setting* ; adalah membuat peraturan yang mengatur mengenai keamanan di halte/bis yang harus di ikuti oleh semua penumpang, misalnya dengan membuat peraturan mengenai tata tertib yang di publikasikan dan di pajang di dinding halte
14. *Stimulating Conscience* ; adalah meningkatkan kewaspadaan penumpang terhadap kejahatan yang mungkin terjadi di suatu lingkungan halte/bis, misalnya dengan adanya pengumuman untuk berhati-hati dan waspada terhadap kejahatan ataupun dapat juga dengan menempelkan poster-poster yang berisi ajakan untuk memerangi kejahatan. Serta pengumuman dan poster-poster yang mengingatkan *potential offender* untuk tidak melakukan kejahatan.
15. *Controlling Dishinbitors* ; adalah mengendalikan faktor-faktor yang dapat membantu pelaku dalam melakukan kejahatan, baik yang bersifat fisik maupun psikologis, dimana faktor fisik adalah senjata sedangkan psikologis adalah mengendalikan kemungkinan adanya alkohol dan narkoba, serta kekerasan yang sering terlihat dalam tayangan televisi masuk ke dalam lingkungan halte/bis misalnya dengan razia senjata api maupun senjata tajam, memperketat akses masuk bagi *potential offender* yang berada di bawah pengaruh minuman beralkohol.
16. *Facilitating Compliance* ; adalah upaya-upaya yang dilakukan agar penumpang mentaati peraturan dengan senang hati, dengan cara menyediakan hal-hal yang menunjang peraturan sehingga penumpang dapat menaati peraturan, misalnya dengan menyediakan cukup fasilitas,

seperti kursi antrian untuk penumpang agar teratur duduk nyaman menunggu bis datang, tempat sampah sehingga tidak membuang sampah sembarangan.

Dalam upaya memudahkan pengenalan 16 teknik pengurangan kesempatan kejahatan yang dikelompokkan menjadi 4 bagian oleh Ronald V. Clarke, maka di bawah ini terdapat tabel yang dapat digunakan untuk menganalisa suatu program di bidang keamanan, yaitu : (Crawford, 1998 : 66)

Tabel 2.1

16 Teknik Pengurangan Kesempatan Kejahatan dari Ronald V. Clarke

<i>Increasing Perceived Effort</i>	<i>Increasing Perceived Risk</i>	<i>Reducing Anticipated Reward</i>	<i>Removing Excuses</i>
1. <i>Target Hardening</i>	5. <i>Entry/Exit Screening</i>	9. <i>Target Removal</i>	13. <i>Rule Setting</i>
2. <i>Access control</i>	6. <i>Formal Surveillance</i>	10. <i>Identifying Property</i>	14. <i>Stimulating Conscience</i>
3. <i>Deflecting offender</i>	7. <i>Surveillance By Employees</i>	11. <i>Reducing Temptation</i>	15. <i>Controlling Dishinbitors</i>
4. <i>Controlling Facilitator</i>	8. <i>Natural Surveillance</i>	12. <i>Denying Benefit</i>	16. <i>Facilitating Compliance</i>

Dari penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa strategi pencegahan kejahatan dengan pendekatan situasional merupakan upaya pencegahan kejahatan melalui pendayagunaan lingkungan untuk menciptakan kondisi tertentu sehingga kejahatan akan lebih sulit atau memiliki resiko yang dilakukan oleh seseorang.

BAB 3

GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

3.1 Sejarah TransJakarta

Latar belakang didirikannya TransJakarta busway adalah karena semakin padatnya jumlah kendaraan di DKI Jakarta yaitu sebanyak 6,3 juta kendaraan (rata-rata meningkat 11% per tahun) dimana terjadi penambahan kendaraan sebanyak 296 unit roda empat per hari. Setiap harinya 600.000 kendaraan dari Bogor, Tangerang dan Bekasi masuk ke Jakarta (mengangkut 1,2 juta orang), rasio kendaraan pribadi dan kendaraan umum adalah 92:8. dari total 17 juta perjalanan perhari, 47% ditempuh kendaraan pribadi, 53% dengan kendaraan umum. Kondisi kendaraan umumpun sangat memprihatinkan dan setiap tahun jumlahnya berkurang, mengakibatkan kerugian akibat kemacetan lalu lintas sebesar Rp.12,8 trilyun/tahun termasuk kerugian dari segi nilai waktu, biaya bahan bakar dan biaya kesehatan. (BLU TransJakarta)

TransJakarta merupakan jalan khusus bus yang secara fisik terdapat separator yang memisahkan dengan jalur lainnya. Jalan ini berbeda dengan *bus lane* yang merupakan jalur khusus dimana pada *bus lane* tidak terdapat separator dan jalan masih bisa digunakan oleh kendaraan lain selain bus di luar jam khusus. TransJakarta didesain agar bus dapat bergerak pada jalur tanpa ada gangguan dari kendaraan lain sehingga bus dapat bergerak pada kecepatan operasinya.

Fasilitas yang diperlukan untuk diberlakukannya TransJakarta meliputi:

1. Jalan khusus bus yang dilengkapi dengan separator
2. Lampu penyebrangan (*Pelican Cross*)
3. Jembatan penyeberangan orang
4. Halte khusus atau sering disebut sebagai shelter dengan tinggi 105 cm dari perkerasan jalan yang berfungsi sebagai tempat penjualan karcis dan naik/turun penumpang
5. Bus digunakan pada TransJakarta adalah bus multifungsi dengan kriteria yaitu berat GVW 154 ton, engine HP euro-1, kapasitas 35 duduk dan 50 berdiri, lantai bus datar, pintu tinggi dan besar terletak di tengah dan fasilitas AC

Tujuan dari pembangunan sistem busway sendiri adalah:

1. Meningkatkan jumlah perjalanan penumpang dengan menggunakan suatu sistem transportasi yang aman, nyaman dan handal;
2. Menciptakan sistem transportasi dengan jalur yang terpisah dari lalu lintas umum untuk kemudahan aksesibilitas;
3. Menciptakan sistem transportasi dengan pelayanan yang terjadwal dengan baik;
4. Meningkatkan kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang bus umum;
5. Menciptakan sistem transportasi yang dapat meningkatkan efisiensi operator bus;
6. Menerapkan sistem pengumpulan pendapatan tiket yang efektif.

Sedangkan standar pelayanan publik yang diharapkan dari sistem busway ini adalah:

- Aksesibilitas;
- Keamanan dan keselamatan;
- Ruang tunggu yang nyaman;
- Waktu tunggu yang minimum;
- Kualitas pelayanan yang tinggi;
- Tersedianya informasi yang dapat diandalkan

TransJakarta memulai operasinya pada 15 Januari 2004 dengan tujuan memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman, namun terjangkau bagi warga Jakarta. Untuk mencapai hal tersebut, bus TransJakarta diberikan lajur khusus di jalan-jalan yang menjadi bagian dari rutenya dan lajur tersebut tidak boleh dilewati kendaraan lainnya (termasuk bus umum selain TransJakarta). Agar terjangkau oleh masyarakat, maka harga tiket disubsidi oleh pemerintah daerah.

Pada saat awal beroperasi, TransJakarta mengalami banyak masalah, salah satunya adalah ketika atap salah satu busnya menghantam terowongan rel kereta api. Selain itu, banyak dari bus-bus tersebut yang mengalami kerusakan, baik pintu, tombol pemberitahuan lokasi halte, hingga lampu yang lepas.

Selama dua minggu pertama, dari 15 Januari 2004 hingga 30 Januari 2004, bus TransJakarta memberikan pelayanan secara gratis. Kesempatan itu digunakan untuk sosialisasi, di mana warga Jakarta untuk pertama kalinya mengenal sistem transportasi yang baru. Lalu, mulai 1 Februari 2005, bus TransJakarta mulai beroperasi secara komersil.

Sejak Hari Kartini (21 April) 2005, TransJakarta memiliki pramudi perempuan sebagai wujud emansipasi wanita. Pengelola menargetkan bahwa nanti jumlah pramudi wanita mencapai 30% dari keseluruhan jumlah pramudi. Sampai dengan bulan Mei 2006, sudah ada lebih dari 50 orang pramudi wanita.

3.2 Desain Bus

Bus-bus ini dibangun dengan menggunakan bahan-bahan pilihan. Untuk interior langit-langit bus, menggunakan bahan yang tahan api sehingga jika terjadi percikan api tidak akan menjalar. Untuk kerangkanya, menggunakan Galvanil, suatu jenis logam campuran seng dan besi yang kokoh dan tahan karat.

Bus TransJakarta memiliki pintu yang terletak lebih tinggi dibanding bus lain sehingga hanya dapat dinaiki dari halte khusus busway (juga dikenal dengan sebutan shelter). Pintu tersebut terletak di bagian tengah kanan dan kiri. Pintu bus menggunakan sistem lipat otomatis yang dapat dikendalikan dari konsol yang ada di panel pengemudi. Untuk bus koridor II dan III dan seterusnya, mekanisme pembukaan pintu telah diubah menjadi sistem geser untuk lebih mengakomodasi padatnya penumpang pada jam-jam tertentu, di dekat kursi-kursi penumpang yang bagian belakangnya merupakan jalur pergeseran pintu, dipasang pengaman yang terbuat dari gelas akrilik untuk menghindari terbenturnya bagian tubuh penumpang oleh pintu yang bergeser.

Setiap bus dilengkapi dengan papan pengumuman elektronik dan pengeras suara yang memberitahukan halte yang akan segera dilalui kepada para penumpang dalam 2 bahasa, yaitu bahasa Indonesia dan bahasa Inggris. Setiap bus juga dilengkapi dengan sarana komunikasi radio panggil yang memungkinkan pengemudi untuk memberikan dan mendapatkan informasi terkini mengenai kemacetan, kecelakaan, barang penumpang yang tertinggal, dan lain-lain.

Untuk keselamatan penumpang disediakan 10 buah palu pemecah kaca yang terpasang di beberapa bingkai jendela dan 2 buah pintu darurat yang bisa dibuka secara manual untuk keperluan evakuasi cepat dalam keadaan darurat, serta dua tabung pemadam api di depan dan di belakang. Untuk menjaga agar udara tetap segar, terutama pada jam-jam sibuk, mulai bulan Januari 2005 secara bertahap di setiap bus telah di pasang alat pengharum ruangan otomatis, yang secara berkala akan melakukan penyempotan parfum.

3.3 Halte / Shelter

Halte-halte TransJakarta berbeda dari halte-halte bus biasa. Selain letaknya yang berada di tengah jalan, bahkan di halte di depan gedung pertokoan Sarinah dan Kantor Perserikatan Bangsa-Bangsa, diberi fasilitas lift. Kontruksi halte didominasi oleh bahan alumunium, baja, dan kaca. Ventilasi udara diberikan dengan menyediakan kisi-kisi alumunium pada sisi halte.

Lantai halte dibuat dari pelat baja. Pintu halte menggunakan sistem geser otomatis yang akan langsung terbuka pada saat bus telah merapat di halte. Jembatan penyebrangan yang menjadi penghubung halte dibuat landai (dengan perkecualian beberapa halte, seperti halte Bunderan HI) agar lebih ramah terhadap orang cacat. Lantai jembatan menggunakan bahan yang sama dengan lantai halte (dengan pengecualian pada beberapa jembatan penyeberangan seperti halte Jelambar dan Bendungan Hilir yang masih menggunakan konstruksi beton)

Waktu beroperasi halte-halte ini adalah 05:00 – 22:00. Apabila setelah pukul 22:00 masih ada penumpang di dalam halte yang belum terangkut karena kendala teknis operasional, maka jadwal operasi akan diperpanjang secukupnya untuk mengakomodasi kepentingan para penumpang yang sudah terlanjur membeli tiket tersebut.

3.4 Profil BLU TransJakarta

Dalam hal pelayanan demi terwujudnya kenyamanan dan keamanan bagi para penumpang yang menggunakan sarana transportasi TransJakarta, pihak BLU TransJakarta mempunyai visi dan misi sebagai berikut :

Visi

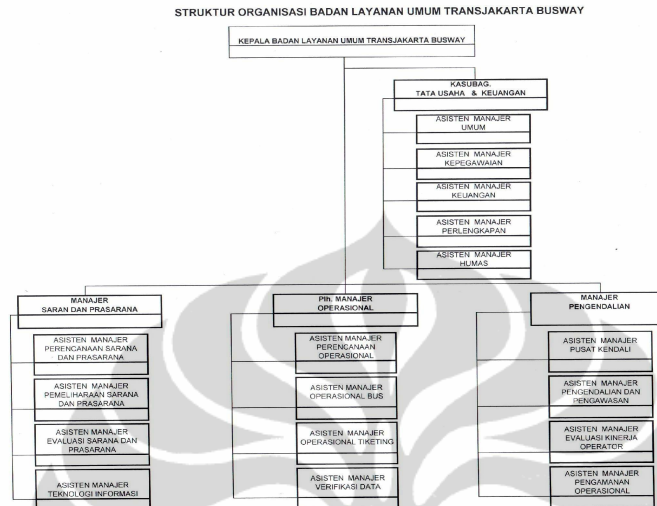
Busway sebagai angkutan umum yang mampu memberikan pelayanan publik yang cepat, aman, nyaman, manusiawi, efisien, berbudaya, dan bertaraf internasional.

Misi

1. Melaksanakan reformasi sistem angkutan umum - busway dan budaya penggunaan angkutan umum.
2. Menyediakan pelayanan yang lebih dapat diandalkan, berkualitas tinggi, berkeadilan, dan berkesinambungan di DKI Jakarta.
3. Memberikan solusi jangka menengah dan jangka panjang terhadap permasalahan di sektor angkutan umum.
4. Menerapkan mekanisme pendekatan dan sosialisasi terhadap stakeholder dan sistem transportasi terintegrasi.
5. Mempercepat implementasi sistem jaringan busway di Jakarta sesuai aspek kepraktisan, kemampuan masyarakat untuk menerima sistem tersebut, dan kemudahan pelaksanaan.
6. Mengembangkan struktur institusi yang berkesinambungan.
7. Mengembangkan lembaga pelayanan masyarakat dengan pengelolaan keuangan yang berlandaskan good corporate governance, akuntabilitas dan transparansi.

Secara struktural, BLU TransJakarta di ketuai oleh seorang kepala di bantu oleh beberapa manager yang menjalankan fungsinya masing-masing. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam bagan berikut ini:

Gambar 3.1
Struktur Organisasi Badan Layanan Umum TransJakarta Busway



Sumber:

BLU

TransJakarta

Dari tiap bagian mempunyai tugas pokok dan fungsi masing-masing diantaranya:

1. Tata Usaha dan Keuangan: administrasi dan perkantoran serta manajemen keuangan TransJakarta (pembayaran gaji, pembayaran operasi tiket, pembayatan operator bus dan fungsi keuangan pada perusahaan pada umumnya)
2. Operasional: manajemen bus (ticketing, pengendalian dan pengawasan penjualan tiket TransJakarta, perencanaan pengaturan headway, pemantauan perawatan bus oleh operator, pencatatan KM tempuh bus)
3. Pengendalian: pengendalian operasional bus dilapangan dan petugas pengamanan
4. Sarana dan Prasarana: perencanaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana TransJakarta (shelter)

3.5 Koridor TransJakarta

TransJakarta memiliki 8 (delapan) koridor yang sudah beroperasi aktif dari 13 (tiga belas) koridor yang direncanakan, sedangkan 5 (lima) lainnya sedang dalam tahap akan beroperasi. Penundaan ini dikarenakan menunggu penambahan armada bus yang sedang dalam proses. Ke delapan koridor yang sudah aktif beroperasi antara lain:

Koridor 1 (Blok M – Kota)

Koridor 1 melayani rute dari Terminal Blok M sampai depan Stasiun Kota. Jalan-jalan yang dilalui koridor 1 adalah: Sultan Hasanuddin, Trunojoyo, Sisingamangaraja, Sudirman, MH Thamrin, Medan Merdeka Barat, Majapahit, Gajah Mada/Hayam Wuruk, Pintu Besar Selatan, lalu berputar di depan Stasiun Kota untuk kembali ke Blok M.

Halte-halte yang dilalui koridor 1 adalah:

- Blok M
- Masjid Agung
- Bunderan Senayan
- Gelora Bung Karno
- Polda Metro
- Bendungan Hilir
- Karet
- Setiabudi
- Dukuh Atas (transfer ke koridor 4, 6)
- Tosari
- Bunderan HI
- Sarinah
- Bank Indonesia
- Monumen Nasional
- Harmoni (transfer ke koridor 2, 3) (transfer ke koridor 8 khusus hari libur)
- Sawah Besar
- Mangga Besar
- Olimo
- Glodok
- Kota

Koridor 2 (Pulogadung – Harmoni)

Koridor 2 melayani rute dari Terminal Pulogadung sampai halte Harmoni. Jalan-jalan yang dilalui koridor 2 dari Pulogadung ke Harmoni adalah: Perintis Kemerdekaan, Suprpto, Kramat Bunder, Senen Raya, Kwini 2, Abdul Rahman Saleh, Pejambon, Medan Merdeka Timur, Perwira, Lapangan Banteng Barat, Cathedral, Veteran, lalu berputar di halte Harmoni. Sedangkan untuk arah sebaliknya dari Harmoni ke Pulogadung, jalan-jalan yang dilalui koridor 2 adalah: Majapahit, Medan Merdeka Barat, Medan Merdeka Selatan, Ridwan Rais, Prapatan Tugu Tani-Kwitang, Kramat Bunder, Suprpto, Perintis Kemerdekaan, masuk ke Terminal Pulogadung.

Halte-halte yang dilalui koridor 2 adalah:

- Pulogadung
- Bermis
- Pulomas
- ASMI
- Pedongkelan
- Cempaka Timur
- RS Islam
- Cempaka Tengah
- Pasar Cempaka Putih
- Rawa Selatan
- Galur
- Senen (transfer ke koridor 5)
- Atrium
- RSPAD
- DepLu
- Gambir 1
- Istiqlal
- Juanda
- Pecenongan
- Harmoni (transfer ke koridor 1, 3) (transfer ke koridor 8 khusus hari libur)
- Balaikota
- Gambir 2
- Kwitang

Koridor 3 (Kalideres – Pasar Baru)

Koridor 3 melayani rute dari Terminal Kalideres sampai halte Pasar Baru. Jalan-jalan yang dilalui koridor 3 adalah: Daan Mogot, Kyai Tapa, Hasyim

Ashari, Hayam Wuruk/Gajah Mada, Juanda/Veteran, Pos, lalu berbelok memutar Kantor Pos Pusat melewati Lapangan Banteng Utara untuk kembali ke Kalideres.

Halte-halte yang dilalui koridor 3 adalah:

- Kalideres
- Pesakih
- Sumur Bor
- Rawa Buaya
- Jembatan Baru
- Dispenda Samsat Barat
- Jembatan Gantung
- Taman Kota
- Indosiar
- Jelambar
- Grogol (transfer ke koridor 8)
- RS Sumber Waras
- Harmoni (transfer ke koridor 1, 2)
- Pecenongan
- Juanda
- Pasar Baru

Koridor 4 (Pulogadung – Dukuh Atas)

Koridor 4 melayani rute dari Terminal Pulogadung sampai halte Dukuh Atas 2. Jalan-jalan yang dilalui koridor 4 adalah: Raya Bekasi, Pemuda, Pramuka, Matraman, Tambak, Sultan Agung, Galunggung, lalu memutar gedung Landmark untuk kembali ke Pulogadung.

Halte-halte yang dilalui koridor 4 adalah:

- Pulogadung
- Pasar Pulogadung
- TU Gas
- Layur
- Pemuda Rawamangun
- Velodrome
- Sunan Giri
- UNJ
- Pramuka BPKP
- Pramuka LIA
- Utan Kayu
- Pasar Genjing
- Matraman (transfer ke koridor 5)
- Manggarai
- Pasar Rumput

- Halimun
- Dukuh Atas 2 (transfer ke koridor 1, 6)

Koridor 5 (Ancol – Kampung Melayu)

Koridor 5 melayani rute dari halte di dalam kompleks Ancol sampai ke Terminal Kampung Melayu. Jalan-jalan yang dilalui koridor 5 adalah: Gunung Sahari, Pasar Senen, Kramat Raya, Salemba, Matraman Raya, Jatinegara Timur, berputar di Kampung Melayu ke arah Jatinegara Barat dan seterusnya untuk kembali ke Ancol.

Halte-halte yang dilalui koridor 5 adalah:

- Ancol
- Pademangan
- Gunung Sahari Mangga Dua
- Jembatan Merah
- Pasar Baru Timur
- Budi Utomo
- Senen Sentral (transfer ke koridor 2)
- Pal Putih
- Kramat Sentiong NU
- Salemba UI
- Salemba Carolus
- Matraman 1 (transfer ke koridor 4)
- Tegalan
- Slamet Riyadi
- Kebon Pala
- Pasar Jatinegara
- Kampung Melayu (transfer ke koridor 7)

Koridor 6 (Ragunan – Dukuh Atas)

Koridor 6 melayani rute dari halte di depan Kebun Binatang Ragunan sampai halte Dukuh Atas 2. Jalan-jalan yang dilalui koridor 6 adalah: RM Harsono, Warung Jati Barat, Mampang Prapatan, Rangkayo Rasuna Said, Latuharhari, Sultan Agung, Galunggung, lalu memutari gedung Landmark ke Galunggung, Sultan Agung, dan berbelok ke Rangkayo Rasuna Said untuk kembali ke Ragunan.

Halte-halte yang dilalui koridor 6 adalah:

- Ragunan

- Departemen Pertanian
- SMK 57
- Jatipadang
- Pejabat Philips
- Buncit Indah
- Warung Jati
- Imigrasi
- Duren Tiga
- Mampang Prapatan
- Kuningan Timur
- Patra Kuningan
- DepKes
- GOR Sumantri
- Karet Kuningan
- Kuningan Madya Aini
- Setiabudi Utara
- Latuharhari
- Halimun (transfer ke koridor 4)
- Dukuh Atas 2 (transfer ke koridor 1)

Koridor 7 (Kampung Rambutan – Kampung Melayu)

Koridor 7 melayani rute dari Terminal Kampung Rambutan sampai terminal Kampung Melayu. Jalan-jalan yang dilalui koridor 7 adalah: TB Simatupang, Raya Bogor, Sutoyo, MT Haryono, Otto Iskandardinata, lalu berputar di Kampung Melayu untuk kembali ke Kampung Rambutan.

Halte-halte yang dilalui koridor 7 adalah:

- Kampung Rambutan
- Tanah Merdeka
- Flyover Raya Bogor
- RS Harapan Bunda
- Pasar Induk Kramat Jati
- Pasar Kramat Jati
- Cililitan PGC
- BKN
- Cawang UKI
- BNN
- Cawang Otista
- Gelanggang Remaja
- Bidaracina
- Kampung Melayu (transfer ke koridor 5)

Koridor 8 (Lebak Bulus – Harmoni)

Koridor 8 melayani rute dari Terminal Lebak Bulus sampai halte Harmoni. Jalan-jalan yang dilalui koridor 8 adalah: Pasar Jumat, Raya Ciputat, TB Simatupang, Metro Pondok Indah, Sultan Iskandar Muda, Teuku Nyak Arif, Soepono, Panjang Raya, Daan Mogot, S Parman, Tomang Raya, Kyai Caringin, Balikpapan, Suryopranoto, berbelok ke Harmoni, lalu berputar di jalan Juanda/Veteran sebelum halte Pecenongan dan kembali ke Lebak Bulus. Pada hari kerja, koridor 8 hanya melayani rute Lebak Bulus sampai Tomang Taman Anggrek. Koridor 8 akan berbalik arah di bawah flyover Tomang di jalan S Parman. Koridor 8 hanya melayani rute Lebak Bulus sampai Harmoni pada hari libur.

Halte-halte yang dilalui koridor 8 adalah:

- Lebak Bulus
- Pondok Pinang
- Pondok Indah 1
- Pondok Indah 2
- Tanah Kusir Kodim
- Kebayoran Lama Bungur
- Pasar Kebayoran Lama
- Simprug
- Permata Hijau
- Permata Hijau RS Medika
- Pos Pengumben
- Kelapa Dua Sasak
- Kebon Jeruk
- Duri Kepa
- Kedoya Assiddiqiyah
- Kedoya Green Garden
- Grogol 2 (transfer ke koridor 3)
- Tomang Taman Anggrek
- Tomang Mandala (hanya dilalui koridor 8 pada hari libur)
- RS Tarakan (hanya dilalui koridor 8 pada hari libur)
- Petojo (hanya dilalui koridor 8 pada hari libur)
- Harmoni (transfer ke koridor 1, 2; hanya dilalui koridor 8 pada hari libur)

Pihak TransJakarta juga menyediakan rute alternatif bagi para penumpang, hal ini dilakukan oleh pihak TransJakarta untuk mengurangi kepadatan penumpang yang transit di halte-halte besar. Rute alternatif tersebut antar lain:

Pulogadung – Kalideres (lewat Roxy)

Rute Pulogadung-Kalideres menggabungkan koridor 2 dan koridor 3. Rute alternatif ini dibuat untuk mengurangi kepadatan penumpang yang transfer di halte Harmoni. Halte-halte yang dilalui dari Pulogadung menuju Kalideres: Pulogadung, Bermis, Pulomas, ASMI, Pedongkelan, Cempaka Timur, RS Islam, Cempaka Tengah, Pasar Cempaka Putih, Rawa Selatan, Galur, Senen, Atrium, RSPAD, DepLu, Gambir 1, Istiqlal, Juanda, Pecenongan, Harmoni, RS Sumber Waras, Grogol, Jelambar, Indosiar, Taman Kota, Jembatan Gantung, Dispenda Samsat Barat, Jembatan Baru, Rawa Buaya, Sumur Bor, Pesakih, Kalideres.

Halte-halte yang dilalui dari Kalideres menuju Pulogadung: Kalideres, Pesakih, Sumur Bor, Rawa Buaya, Jembatan Baru, Dispenda Samsat Barat, Jembatan Gantung, Taman Kota, Indosiar, Jelambar, Grogol, RS Sumber Waras, Harmoni, Balaikota, Gambir 2, Kwitang, Senen, Galur, Rawa Selatan, Pasar Cempaka Putih, Cempaka Tengah, RS Islam, Cempaka Timur, Pedongkelan, ASMI, Pulomas, Bermis, Pulogadung.

Pulogadung – Kalideres (lewat Tomang)

(Rute ini hanya ada pada hari kerja) Rute ini merupakan rute Pulogadung-Kalideres yang dialihkan lewat Tomang. Rute alternatif ini dibuat untuk mengakomodasi penumpang yang akan naik/turun di beberapa halte yang tidak dilalui koridor 8 pada hari kerja. Halte yang dilalui dari Pulogadung menuju Kalideres (tidak berhenti di Harmoni): Pulogadung, Bermis, Pulomas, ASMI, Pedongkelan, Cempaka Timur, RS Islam, Cempaka Tengah, Pasar Cempaka Putih, Rawa Selatan, Galur, Senen, Atrium, RSPAD, DepLu, Gambir 1, Istiqlal, Juanda, Pecenongan, Petojo, RS Tarakan, Tomang Mandala, Tomang Taman Anggrek, Grogol 2, Jelambar, Indosiar, Taman Kota, Jembatan Gantung, Dispenda Samsat Barat, Jembatan Baru, Rawa Buaya, Sumur Bor, Pesakih, Kalideres.

Halte-halte yang dilalui dari Kalideres menuju Pulogadung: Kalideres, Pesakih, Sumur Bor, Rawa Buaya, Jembatan Baru, Dispenda Samsat Barat, Jembatan Gantung, Taman Kota, Indosiar, Jelambar, Grogol 2, Tomang Taman Anggrek, Tomang Mandala, RS Tarakan, Petojo, Harmoni, Balaikota,

Gambir 2, Kwitang, Senen, Galur, Rawa Selatan, Pasar Cempaka Putih, Cempaka Tengah, RS Islam, Cempaka Timur, Pedongkelan, ASMI, Pulomas, Bermis, Pulogadung.

TU Gas – Dukuh Atas

Rute TU Gas-Dukuh Atas merupakan versi pendek dari koridor 4. Rute alternatif ini dibuat untuk mempercepat perputaran koridor 4 karena hambatan di Pasar Pulogadung dan sewaktu masuk/keluar Terminal Pulogadung dari/ke jalan Raya Bekasi. Halte-halte yang dilalui sama seperti koridor 4, tetapi tidak sampai Pulogadung dan berputar di halte TU Gas.

Pulogadung – Ragunan

Rute Pulogadung-Ragunan menggabungkan koridor 4 dan koridor 6. Rute alternatif ini dibuat untuk mengurangi kepadatan penumpang yang transfer di halte Dukuh Atas 2. Halte-halte yang dilalui dari Pulogadung menuju Ragunan (tidak berhenti di Dukuh Atas 2): Pulogadung, Pasar Pulogadung, TU Gas, Layur, Pemuda Rawamangun, Velodrome, Sunan Giri, UNJ, Pramuka BPKP, Pramuka LIA, Utan Kayu, Pasar Genjing, Matraman, Manggarai, Pasar Rumput, Halimun, Setiabudi Utara, Kuningan Madya Aini, Karet Kuningan, GOR Sumantri, DepKes, Patra Kuningan, Kuningan Timur, Mampang Prapatan, Duren Tiga, Imigrasi, Warung Jati, Buncit Indah, Pejaten Philips, Jatipadang, SMK 57, Departemen Pertanian, Ragunan.

Halte-halte yang dilalui dari Ragunan menuju Pulogadung (tidak berhenti di Dukuh Atas 2 dan Halimun): Ragunan, Departemen Pertanian, SMK 57, Jatipadang, Pejaten Philips, Buncit Indah, Warung Jati, Imigrasi, Duren Tiga, Mampang Prapatan, Kuningan Timur, Patra Kuningan, DepKes, GOR Sumantri, Karet Kuningan, Kuningan Madya Aini, Setiabudi Utara, Latuharhari, Pasar Rumput, Manggarai, Matraman, Pasar Genjing, Utan Kayu, Pramuka LIA, Pramuka BPKP, UNJ, Sunan Giri, Velodrome, Pemuda Rawamangun, Layur, TU Gas, Pasar Pulogadung, Pulogadung.

Cililitan PGC – Ancol

Rute Cililitan PGC-Ancol menggabungkan koridor 5 dan koridor 7. Rute alternatif ini dibuat untuk mengurangi kepadatan penumpang yang transfer di halte Kampung Melayu. Halte-halte yang dilalui dari Cililitan PGC menuju Ancol (tidak berhenti di Kampung Melayu dan Senen Sentral): Cililitan PGC, BKN, Cawang UKI, BNN, Cawang Otista, Gelanggang Remaja, Bidaracina, Kebon Pala, Slamet Riyadi, Tegalan, Matraman 1, Salemba Carolus, Salemba UI, Kramat Sentiong NU, Pal Putih, Budi Utomo, Pasar Baru Timur, Jembatan Merah, Gunung Sahari Mangga Dua, Pademangan, Ancol.

Halte-halte yang dilalui dari Ancol menuju Cililitan PGC (tidak berhenti di Kampung Melayu dan Senen Sentral): Ancol, Pademangan, Gunung Sahari Mangga Dua, Jembatan Merah, Pasar Baru Timur, Budi Utomo, Pal Putih, Kramat Sentiong NU, Salemba UI, Salemba Carolus, Matraman 1, Tegalan, Slamet Riyadi, Kebon Pala, Pasar Jatinegara, Bidaracina, Gelanggang Remaja, Cawang Otista, BNN, Cawang UKI, BKN, Cililitan PGC.

Catatan: Penumpang yang akan transfer ke arah Kampung Rambutan bisa transit di halte BKN, karena tempat penurunan di Cililitan PGC berada diluar halte.

Cililitan PGC – Senen Sentral

Rute Cililitan PGC-Senen Sentral merupakan versi pendek dari rute Cililitan PGC-Ancol. Rute alternatif ini dibuat untuk mempercepat perputaran rute Cililitan PGC-Ancol yang jaraknya jauh.

Halte-halte yang dilalui dari Cililitan PGC menuju Senen Sentral (tidak berhenti di Kampung Melayu):

Cililitan PGC, BKN, Cawang UKI, BNN, Cawang Otista, Gelanggang Remaja, Bidaracina, Kebon Pala, Slamet Riyadi, Tegalan, Matraman 1, Salemba Carolus, Salemba UI, Kramat Sentiong NU, Pal Putih, Senen Sentral.

Halte-halte yang dilalui dari Senen Sentral menuju Cililitan PGC (tidak berhenti di Kampung Melayu):

Senen Sentral, Pal Putih, Kramat Sentiong NU, Salemba UI, Salemba Carolus, Matraman 1, Tegalan, Slamet Riyadi, Kebon Pala, Pasar Jatinegara, Bidaracina, Gelanggang Remaja, Cawang Otista, BNN, Cawang UKI, BKN, Cililitan PGC.

Catatan: Penumpang yang akan transfer ke arah Kampung Rambutan bisa transit di halte BKN, karena tempat penurunan di Cililitan PGC berada diluar halte.

Grogol 2 – Harmoni

(Rute ini hanya ada pada hari kerja) Rute Grogol 2-Harmoni dibuat untuk mengakomodasi penumpang yang akan naik/turun di beberapa halte yang tidak dilalui koridor 8 pada hari kerja. Halte-halte yang dilalui dari Grogol 2 menuju Harmoni: Grogol 2, Tomang Taman Anggrek, Tomang Mandala, RS Tarakan, Petojo, Harmoni. Halte-halte yang dilalui dari Harmoni menuju Grogol 2: Harmoni, Juanda, Pecenongan, Petojo, RS Tarakan, Tomang Mandala, Tomang Taman Anggrek, Grogol 2.

3.6 Operator TransJakarta

Di setiap koridor yang beroperasi, terdapat operator TransJakarta di tiap-tiap koridor dan beralamat sebagai berikut:

Operator koridor 1 (Blok M-Kota)

PT. Jakarta Express Trans (JET)
 Jl. Raya Pondok Gede Km. 3
 Pinang Ranti, Jakarta Timur 13560
 Phone: 8415111; Fax: 87780076

Operator koridor 2 (Pulogadung-Harmoni), koridor 3 (Kalideres-Pasar Baru), rute Pulogadung-Kalideres

PT. Trans Batavia (TB)
 Jl. Perintis Kemerdekaan No.1
 Pulomas, Jakarta Timur 13210
 Phone: 4703089, 4703350; Fax: 4712058

Operator koridor 4 (Pulogadung-Dukuh Atas), koridor 6 (Ragunan-Dukuh Atas), rute Pulogadung-Ragunan

PT. Jakarta Trans Metropolitan (JTM)
 Jl. Raya Pondok Gede No. 2
 Hek - Kramat Jati, Jakarta Timur 13550
 Phone: 8413033, 8413069; Fax: 8413033

Operator koridor 5 (Ancol-Kampung Melayu), koridor 7 (Kampung Rambutan-Kampung Melayu), rute Cililitan PGC-Ancol, rute Cililitan PGC-Senen Sentral

PT. Jakarta Mega Trans (JMT)
Terminal Kampung Rambutan
Jakarta Timur 13740
Phone: 87783744; Fax: 87783745

Operator koridor 5 (Ancol-Kampung Melayu), koridor 7 (Kampung Rambutan-Kampung Melayu), koridor 8 (Lebak Bulus-Harmoni)

PT. Eka Sari Lorena Transport (LRN)
Jl. K.H. Hasyim Ashari No. 15 C
Jakarta Pusat 10130
Phone: 63851166, 6338866; Fax: 6339988

Operator koridor 8 (Lebak Bulus-Harmoni), rute TU Gas-Dukuh Atas, rute Grogol 2-Harmoni

PT. Primajasa Perdanaraya Utama (PP)
Jl. Mayjen Sutoyo No. 32
Cililitan, Jakarta Timur 13640
Phone: 8009545, 8009542; Fax: 8091069, 8094486

3.7 Peraturan dan Tata Tertib Menggunakan TransJakarta

Disetiap koridor, pihak TransJakarta telah menyediakan dan membuat peraturan yang ditempel di halte mengenai tata tertib yang harus di ikuti oleh seluruh pengunjung ketika menggunakan TransJakarta, antara lain yaitu:

Hal Yang Perlu Diperhatikan Saat Menggunakan TransJakarta

1. Harap antri yang teratur ketika menunggu bus.
2. Ketika bus datang, harap dahulukan penumpang yang akan keluar dari bus.
3. Setelah semua penumpang turun baru Anda boleh masuk ke dalam bus secara teratur dan harap jangan mendorong-dorong penumpang yang ada di depan atau belakang Anda.

4. Ketika sudah berada di dalam bus, harap isi bagian belakang atau depan bus yang masih kosong, jangan menumpuk di tengah bus karena akan mengganggu keluar masuk penumpang.
5. Harap untuk tidak merokok, makan atau pun minum di dalam bus. Jika Anda tetap melanggar maka satgas di dalam bus maka satgas akan menegur Anda.
6. Jika Anda merasa kehilangan barang bawaan ketika berada di dalam bus, harap segera melaporkan ke pramudi atau satgas yang ada di dalam bus. Petugas kemudian akan melakukan pemeriksaan terhadap seluruh penumpang pada halte berikutnya.

10 Perilaku Penumpang TransJakarta yang Tidak Pantas untuk Ditiru:

1. Tidak sabar dalam antrian
2. Mendorong sesama penumpang agar bisa masuk ke dalam bus
3. Berhenti menghalangi antrian ketika sudah mengantri di depan pintu bus hanya karena ingin dapat tempat duduk, padahal banyak penumpang yang ingin cepat masuk ke dalam bus
4. Tidak menyapa apalagi tersenyum kepada petugas yang ada di halte
5. Mengunyah permen karet dalam bis dan membuangnya sembarangan
6. Diam-diam makan dan minum dalam bus, agar tidak ketahuan satgas
7. Tidak peka terhadap penumpang wanita hamil dan orang tua untuk memberikan tempat duduk
8. Tidak baik terhadap sesama penumpang yang kesulitan atau terjepit akibat bus terlalu penuh bahkan sesak napas
9. Memaksakan diri masuk bis padahal sudah penuh
10. Mau menang sendiri, maunya dilayani bukan saling melayani agar semua senang dan bahagia

10 perilaku penumpang TransJakarta yang seharusnya:

1. Sabar dan mau menunggu bis yang berikutnya jika bis penuh
2. Tidak makan dan minum dalam bis
3. Mau membantu penumpang lain yang mengalami kesulitan

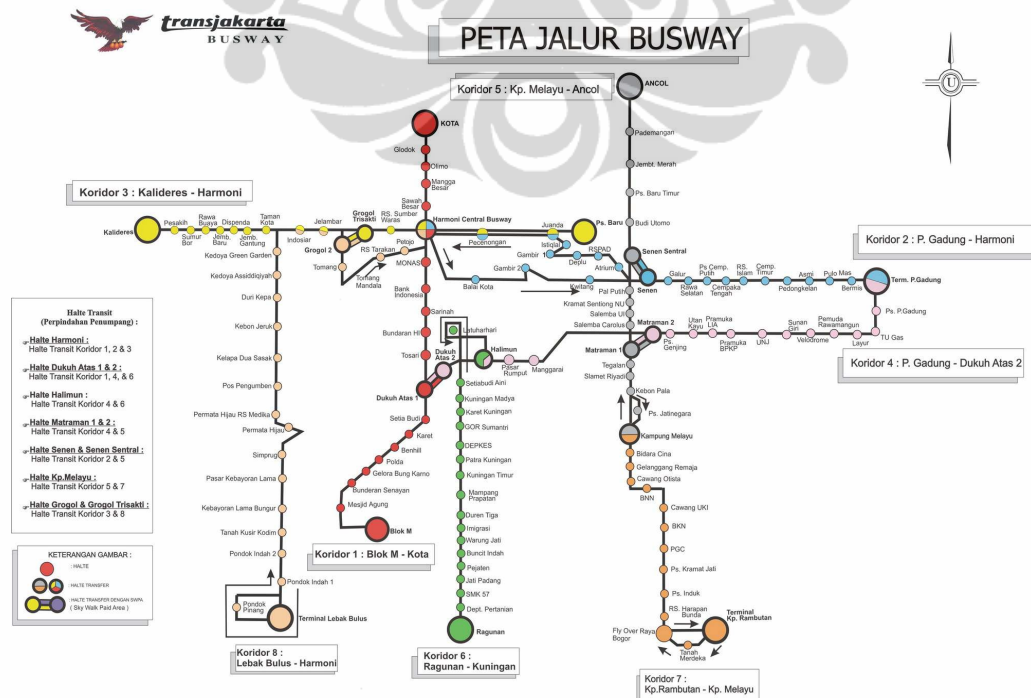
4. Memberikan uang dengan tangan kanan dan sopan kepada petugas tiket
5. Tidak saling mendorong untuk masuk bis
6. Tersenyum atau mau menghargai pelayanan petugas yang ada di halte
7. Memberikan tempat duduk kepada perempuan hamil, orang lanjut usia, dan orang sakit dengan ikhlas ketika dibutuhkan
8. Peduli dan mau menjaga kebersihan halte dan bis
9. Mengingatkan pramudi dan satgas jika menjalankan bis kurang baik dan membahayakan penumpang
10. Membudayakan antri dan disiplin kepada diri sendiri

Tips Aman Menggunakan TransJakarta

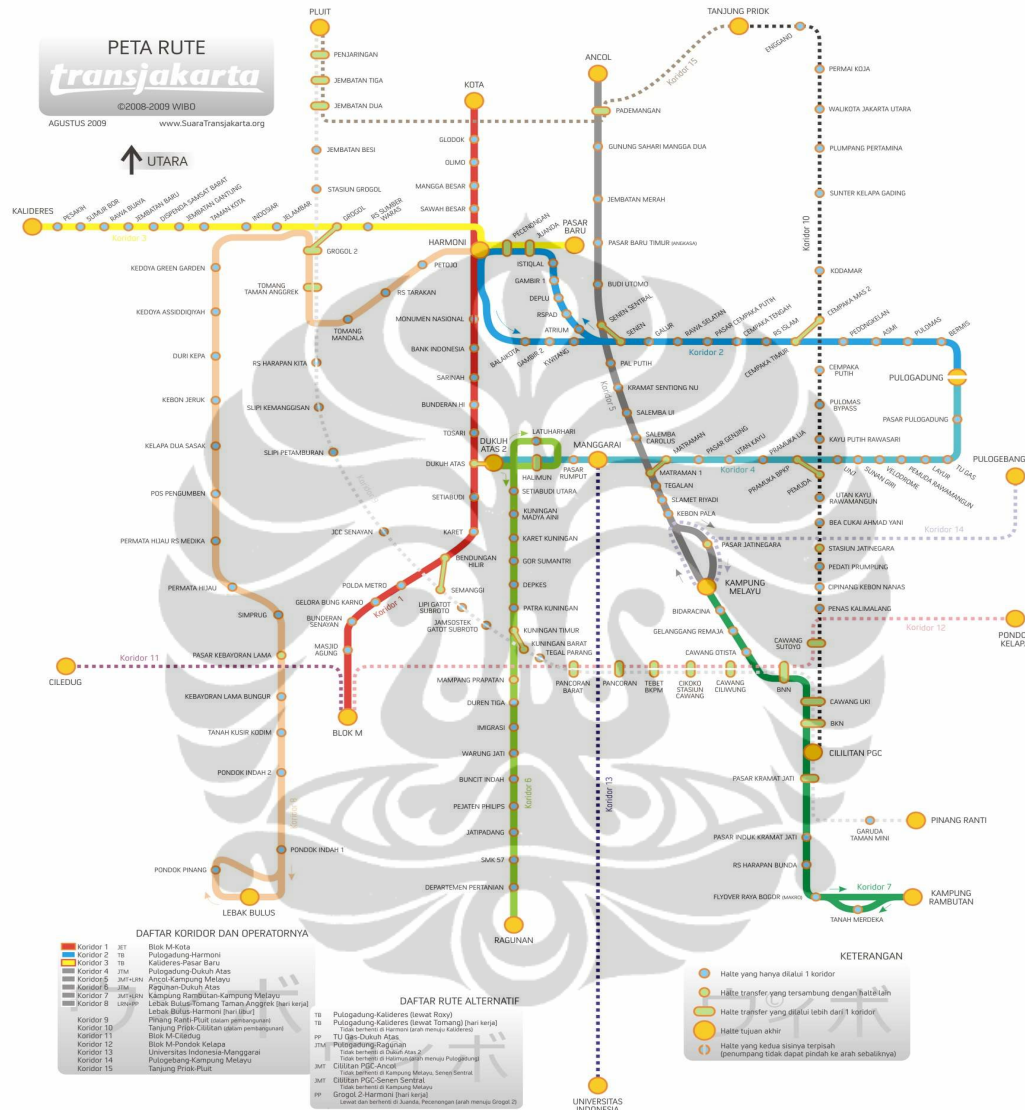
1. Periksa barang bawaan anda setiap saat
2. Apabila terjadi kehilangan barang bawaan anda di dalam bus atau di halte segera laporkan ke petugas TransJakarta
3. Biasakan selalu mengingat atau mencatat waktu, jurusan dan nomor bus TransJakarta yang anda tumpangi
4. Waspadalah..!!

Gambar 3.2

Peta Rute TransJakarta Awal Beroperasi Tahun 2004



Gambar 3.3
Peta Rute TransJakarta Agustus Tahun 2009



Pada bulan Agustus 2009, pihak TransJakarta melakukan perubahan rute dalam beroperasi, hal ini dilakukan karena semakin banyaknya penumpang yang awalnya menggunakan alat transportasi umum dan kendaraan pribadi yang beralih menggunakan moda transportasi TransJakarta. Perubahan operasi TransJakarta mulai bulan Agustus 2009 adalah:

KORIDOR 3

- Rute Pulogadung-Kalideres pada hari kerja dibagi menjadi 2, yaitu yang melewati Roxy dan yang melewati Tomang. Pada hari libur, semua armada rute Pulogadung-Kalideres melewati Roxy.

KORIDOR 4

- Pada sore hingga malam hari, saat pintu masuk ke Terminal Pulogadung dari Jalan Raya Bekasi terhalang oleh banyaknya bis serta angkot yang ngetem, rute koridor 4 akan dialihkan lewat Jalan Perintis Kemerdekaan dan Balap Sepeda. Oleh karena itu, halte Pasar Pulogadung tidak bisa digunakan pada jam pengalihan tersebut. Halte-halte yang dilalui koridor 4 setelah dialihkan adalah:
 - Dari Pulogadung ke Dukuh Atas 2: Pulogadung-Velodrome-...-Dukuh Atas 2
 - Dari Dukuh Atas 2 ke Pulogadung: Dukuh Atas 2-...-Sunan Giri-Bermis-Pulogadung
- Pada jam pengalihan tersebut, penumpang dari/ke halte TU Gas, Layur, Pemuda Rawamangun, dan Velodrome bisa menggunakan rute TU Gas-Dukuh Atas.
- Penumpang koridor 4 yang ingin melakukan transfer ke koridor 2 pada jam pengalihan tersebut bisa transit lewat halte Sunan Giri, naik koridor 4 yang mengarah ke Pulogadung, lalu turun di halte Bermis.

KORIDOR 6

- Pada pagi dan sore hingga malam hari, tersedia armada bantuan dari JET (koridor 1) untuk membantu operasi koridor 6. Armada bantuan ini melayani rute Ragunan-Kota pada pagi hari, dan Kota-Ragunan pada sore hingga malam hari. Halte-halte yang dilalui rute Ragunan-Kota:
 - Dari Ragunan ke Kota: Ragunan-...-Halimun-Bunderan HI-...-Kota
 - Dari Kota ke Ragunan: Kota-...-Bunderan HI-Dukuh Atas 2-...Ragunan

KORIDOR 7

- Halte Pasar Induk Kramat Jati tidak bisa digunakan untuk naik/turun penumpang sampai waktu yang tidak dapat ditentukan.
- Pada pagi hari, koridor 7 yang mengarah ke Kampung Melayu akan dialihkan lewat tol (belok di persimpangan Hek untuk masuk Tol Jagorawi, keluar di Cawang), sehingga pada jam ini koridor 7 tidak berhenti di halte Pasar Kramat Jati, Cililitan PGC, dan BKN. Hal ini dikarenakan kemacetan parah pada pagi hari di Jalan Raya Bogor, sekitar Kramat Jati yang sangat menghambat koridor 7.

KORIDOR 8

- Koridor 8 sekarang sudah tidak berhenti lagi di halte Indosiar dan Jelambar. Penumpang koridor 8 yang akan naik/dari/turun di kedua halte tersebut harus transit terlebih dahulu di halte Grogol 2.
- Dioperasikannya rute baru, Grogol 2-Harmoni pada hari kerja sebagai alternatif bagi penumpang koridor 8 dari/ke Harmoni selain menggunakan rute Pulogadung-Kalideres dan koridor 3. (Sumber: www.suaraTransJakarta.org)

Sedangkan alamat BLU TransJakarta terletak di :

Jl. Trunojoyo No. 1

Gedung Walikota Jakarta Selatan Lama Blok V Lt. 3, Jakarta Selatan

Phone: 7228727, 7228923 ; Fax : 7228727

Email: editorTransJakarta@yahoo.com

3.8 GAMBARAN PENGAMANAN TRANSJAKARTA

Selain mengumpulkan data sekunder, pada tanggal 1 Oktober 2009 peneliti juga melakukan wawancara dengan berbagai narasumber di BLU TransJakarta terkait dengan masalah pencopetan dan sistem keamanan yang di diterapkan oleh pihak tranjakarta. Menurut **Bapak Tri Tjahyadi, seorang Staf Senior Kepegawaian di BLU TransJakarta** ketika peneliti menanyakan tentang jumlah korban pencopetean narasumber mengatakan bahwa kebanyakan korban tidak melapor, dan kebanyakan kasus tidak bisa di publikasikan karena menyangkut kerahasiaan agar tidak terjadi pengurangan jumlah penumpang. Ditempat terpisah dijelaskan pula oleh **Bapak K. Adriansyah, Asisten Manager Pengamanan di BLU TransJakarta**. Narasumber mengatakan Kasus pencopetan yang terjadi hanya sampai kantor polisi, Pelaku langsung tertangkap karena partisipasi korban yang langsung melapor ke security kebanyakan setelah barang kembali korban tidak mau melanjutkan sampai pengadilan, lalu polisi melepaskan pelaku. Mengenai sistem keamanan di halte atau bus TransJakarta narasumber mengatakan bahwa CCTV ada di setiap halte dari koridor 1 ssampai dengan koridor 7, akan tetapi tidak semuanya CCTV tersebut berfungsi dengan baik, CCTV tersebut dipasang lebih condong untuk kepentingan tiketing, yaitu untuk mengetahui sejauh mana kesesuaian antara jumlah penumpang dengan tiket yang terjual. Tenaga keamanan, narasumber mengatakan untuk bis single yang berkapasitas penumpang maksimal 85 orang di jaga oleh 1 orang satuan tugas (satgas), bis gandeng yang berkapasitas penumpang maksimal 150 orang di jaga oleh 2 orang satgas. Satgas sebenarnya berfungsi hanya sebatas memberikan pelayanan, memperingati penumpang agar berhati-hati melangkah, sambil mengumumkan ” jagalah barang bawaan anda”, jadi pendekatan keamanaannya sebenarnya lebih kearah pelayanan. Untuk tenaga pengaman di shelter hanya ada di halte transit yang besar-besar saja, seperti misalnya halte harmoni, dukuh atas dan senen, kampung melayu. sedangkan di halte-halte kecil hanya ada 1 penjual tiket dan 1 Barrier. Usia pengaman adalah 20 sampai dengan 28 tahun, minimal SMA/Sederajat, untuk wanita tinggi badan minimal 155 cm, untuk laki-laki 155-166 cm. Fasilitas bagi tenaga keamanan yaitu Handy Talky masih terbatas, yang menggunakan hanya petugas patroli di halte-halte transit atau supervisor yang

mobile yang mengontrol halte-halte kecil. Pola kerja satgas 24 jam di bagi 3 shift, halte hanya di jaga penuh ketika malam hari, anggota berjaga di halte ketika malam hari, siang hari yang dijaga hanya halte-halte transit, jumlah total tenaga pengamanan adalah sebanyak 1329 orang. Untuk kasus-kasus pencopetan lebih banyak terjadi di bis, yaitu sekitar 75% kejadian berada di dalam di bis, sisanya 25 persen di halte. Peneliti menayakan mengenai tempat penyimpanan Bis jika sedang tidak beroperasi, **Ahmad Syaifulloh, Staf Administrasi Khusus Pengamanan** mengatakan jika sudah selesai beroperasi maka disimpan di pull operator masing-masing.

Wawancara peneliti dengan **Bapak Banu Yogaswara, Asisten Manager Pusat Kendali**, menghasilkan informasi bahwa di halte Dukuh atas, pada tanggal 30 September 2009 sore hari, telah ditangkap 1 orang pencopet yang tertangkap tangan sedang melakukan aksinya, diketahui pelaku adalah pemain lama yang sering melakukan aksinya di TransJakarta. Narasumber mengakui pernah menangkap 2 orang di Halte Harmoni, pelakunya sedang memindahkan hp kepada kawannya sesama pencopet, kemudian pelaku dilaporkan ke polisi karena banyak saksi yang melihat tangan masuk kedalam tas, akan tetapi orang tersebut dibebaskan karena hanya dianggap kasus percobaan. Cara pelaku untuk melarikan diri pun terlatih, jika ketahuan pelaku biasanya meloloskan diri dengan cara membuang hp ke kolong tempat duduk, meninggalkan begitu saja, memasukan hp kedalam celana dan menjatuhkannya seketika itu juga pelaku menendang hp ke kolong tempat duduk untuk melepaskan diri. Pelaku biasanya beraksi 4 sampai dengan 5 orang, berpakaian rapih, yang muda berpenampilan layaknya seperti mahasiswa, yang berusia lebih tua berpenampilan seperti orang kantor, membawa tas dan koran. Narasumber juga pernah menangkap pelaku 3 kali dan orangnya sama. Narasumber menjelaskan kebanyakan korban melapor setelah jauh, kecuali langsung lapor atau teriak maka petugas bisa cepat menangkapnya dengan cara:

1. Berkoordinasi dengan petugas/pramudi untuk menutup pintu dan tidak menurunkan penumpang pengamanan, langsung melakukan pemeriksaan,
2. Berkoordinasi dengan petugas di halte selanjutnya.

Mengenai CCTV, Narasumber menjelaskan di halte kecil hanya dipasang 1 CCTV, sedangkan di Halte Transit Dukuh Atas ada 2, halte harmoni ada 6.

Keamanan di bus TransJakarta mempunyai spesifikasi yang khusus daripada pengamanan pada instansi lain, perkantoran atau tempat terbuka karena memiliki 2 hal yang sangat berbeda. Pertama, mengenai pencegahan (prevensinya) diperlihatkan dengan sikap para petugas keamanan berdiri dalam bus dapat memberikan adanya kontribusi pencegahan orang untuk berbuat tindak pidana. Kedua, aspek pengurangan atau *reduction* yakni lebih kepada penyampaian himbauan bagi penumpang saat memasuki dan keluar dari bus di harapkan berhati-hati dan harus memperhatikan barang mereka selama di bus. Aspek reduksi bertujuan agar bagaimana anggota satuan pengamanan menjadikan hal tersebut bagi penumpang dapat terbiasa. *Prevention* dalam pelaksanaan lapangan, konteksnya mereka bisa mengamati lebih melalui panca indera khususnya mata dan telinga. Sedangkan pada aspek *reduction* lebih kepada bagaimana tindakan dilakukan agar barang penumpang tidak jatuh atau hilang. Kedua cara tersebut diperlukan dalam langkah pengamanan TransJakarta.

Sistem pengamanan di TransJakarta dilakukan dengan adanya shelter tersendiri yang berfungsi sebagai penjualan tiket dan tempat untuk menunggu bus, tiket tersebut harus dimasukan ke dalam mesin otomatis, jika karcis masih berlaku maka alat putar pada pintu masuk akan terbuka. Setelah penumpang dapat masuk kedalam ruangan menunggu yang tertutup.

Pengamanan lain yang dilakukan adalah untuk meminimalisir penyelewengan tiket yang dilakukan dengan merancang tiga lapis pengamanan. Ini ditujukan agar tiket tidak bisa digandakan. Sistem keamanan yang di kembangkan antara lain pertama tiket integrasi hanya berlaku sehari. Berarti tiket yang dibeli hari ini, harus digunakan hari itu pula, apabila digunakan esoknya, otomatis tiket itu tidak berlaku lagi. Yang membedakan tiket masih berlaku adalah warna tiket yang setiap hari berubah warna. Pengamanan kedua adalah menggunakan security paper, seperti yang berlaku pada uang kertas. Tiket dilengkapi dengan beragam tanda khusus yang dimasukan kedalam tiket TransJakarta dan tiket integrasi. Petugas pengamanan berada di setiap shelter dilengkapi dengan alat untuk mengecek keaslian tiket.

Satuan pengamanan yang bekerja diTransJakarta diharapkan dapat dan mampu melakukan tugas pokok satuan pengamanan trasjakarta yakni meliputi segala usaha pekerjaan dan kegiatan pengamanan jasa penumpang sehingga terwujud rasa aman, tertib dan nyaman. Satuan pengamanan trasnjakarta mengemban peran sebagai pelindung, pengayom pelayan, pengaman, pengawas, dan pemberi informasi terhadap penggunaan jasa. Fungsi pengamanan adalah mengemban fungsi kepolisian terbatas. Diharapkan dengan adanya satuan pengamanan dapat menjalankan fungsi-fungsi diantaranya:

1. Memerankan fungsi pelayanan, dalam melaksanakan untuk memenuhi pelayanan tersebut dilakukan dengan menyediakan dan menyelenggarakan pengamanan fisik termasuk pengawalan uang dan patroli. (pengamanan statis dan bergerak) serta melaksanakan fungsi pelayanan secara profesional. Ini dilakukan dengan tujuan untuk menciptakan:
 - Kenyamanan
 - Ketertiban
 - Keamanan
 - Keselamatan
2. Mengintegrasikan sistem pengelolaan dan operasi dengan sistem pengamanan guna meningkatkan kinerja pengelolaan dan operasional busway. Ini dilakukan dengan menyediakan sarana dan prasarana komunikasi *radio trunking system (optional)*
3. Menyediakan tenaga pengamanan dalam bus dan patroli/pengawalan. Cara yang dilakukan dengan memadukan sistem pengelolaan dan operasional. (*busway operation and management sistem*) yang pada akhirnya dapat memberikan kontribusi secara signifikan terhadap kinerja TransJakarta
4. Memberikan konsultasi yang dapat meningkatkan kinerja sistem pengoperasian dan *pengelolaan* TransJakarta. Memberikan konsultasi dalam kaitannya dengan indikator kinerja TransJakarta dengan mengambil pengalaman selama lebih dari 1 tahun
 - Kualitas/kuantitas pelayanan
 - Efektifitas pelayanan
 - Efisiensi pelayanan

- Efektifitas dan efisiensi biaya

Semua fungsi diharapkan dapat dijalankan oleh seluruh personil keamanan yang bertugas dalam TransJakarta tanpa melupakan fungsi utama untuk memberikan perlindungan terhadap aset. Pengamanan aset disini adalah bagaimana pertama kali yang harus diselamatkan adalah penumpang sebagai pengguna jasa yang merupakan aset utama. Aset lain yang tidak kalah penting adalah fasilitas, bus, manajemen busway, tiketing, peralatan, radio operasi, informasi, merupakan prioritas yang harus diselamatkan. Semua kegiatan yang dilakukan harus dikerahkan untuk meminimalisir dari segala ancaman kejahatan.

3.8.1 Supervisor

Supervisor, tugas dan tanggung jawabnya adalah berwenang untuk mengatur penugasan anggota di bus. Pelaksanaan pengamanan di TransJakarta dibagi ke dalam beberapa shift. Setiap shift diatur oleh dua orang supervisor yang berada di shelter. Supervisor mempunyai tugas untuk memimpin, mengatur, dan melaksanakan tugas-tugas pengamanan fisik di seluruh area transjakarta dari segala ancaman yang datang baik dari dalam maupun dari luar TransJakarta.

Supervisor mempunyai tugas untuk memimpin anggota satuan pengamanan dalam melaksanakan fungsi pengamanan, baik itu dalam pengamanan yang sifatnya rutin dan khusus. Supervisor juga sebagai pengontrol kinerja petugas pengamanan agar dapat bekerja dengan sebaik-baiknya.

3.8.2 Anggota Satuan Pengamanan

Anggota satuan pengamanan mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan tugas-tugas pencegahan (*prevention*) dan pengamanan (*security*) secara langsung di area TransJakarta baik itu dalam angkutan maupun daerah lainnya yang dianggap penting. Sebagai petugas yang langsung berhubungan dengan penumpang diharapkan setiap anggota selain mampu memberikan pengamanan yang baik, namun harus menciptakan rasa nyaman bagi penumpang.

Tidak hanya terbatas kepada pengamanan saja, anggota satuan pengamanan harus mempunyai pengetahuan yang cukup untuk dapat mendeteksi segala macam ancaman yang mungkin dapat terjadi serta melayani para

penumpang dengan sebaiknya. Berikut adalah tugas dan fungsi anggota satuan pengamanan BLU TransJakarta :

Fungsi :

- Menjaga keamanan dan keselamatan didalam Busway dan jalur Busway.
- Mencegah terjadinya gangguan keamanan dan kecelakaan, menegakkan peraturan Busway dan mengambil tindakan terhadap pelanggaran yang ada.
- Menjalankan tugas pelayanan yang sudah ditetapkan terhadap para pengguna jasa Busway.

Tugas :

- Mengawasi dan memantau keadaan untuk mencegah dan mengantisipasi gangguan keamanan.
- Menjaga kebersihan Busway.
- Mengetahui dan memahami serta konsisten melaksanakan tugas dan tanggung jawab, dan mampu menggunakan peralatan keamanan dengan efektif.
- Disiplin, rapi, ramah tetapi tetap tegas dan menjaga sikap selama menjalankan tugas.
- Menegur dan melarang setiap penumpang Busway yang tidak mengikuti peraturan (makan, minum, merokok, membuang sampah dan sebagainya) dan mengambil tindakan dengan menyuruh mereka meninggalkan Busway jika tidak mematuhi larangan.
- Melakukan perhitungan jumlah penumpang Busway dan tetap menjaga agar jumlah penumpang tidak melebihi batas yang dibenarkan yaitu 85 orang (30 duduk dan 55 berdiri).
- Senantiasa siap memberikan informasi yang benar terhadap penumpang Busway yang membutuhkannya.
- Memberikan peluang yang nyaman bagi manula, penyandang cacat dan wanita hamil.
- Mencegah atau melarang penumpang untuk berdiri tepat didekat pintu masuk guna mencegah kecelakaan terjepit yang mungkin terjadi.
- Melakukan koordinasi dengan pramudi agar bus tidak berjalan apabila penumpang belum dalam kondisi aman.
- Selalu memeriksa, mencatat dan melaporkan kerusakan pintu, jendela, lampu dan hal lain yang berhubungan dengan keamanan dan kenyamanan pengguna jasa Busway.
- Mampu menangani pertolongan pertama apabila terjadi kecelakaan pada penumpang.

- Mencatat semua keluhan, langsung maupun tidak langsung dan mencatat laporan dalam buku jurnal.
- Melakukan pergantian shift dengan tepat waktu di pos penjagaan masing-masing dan tidak meninggalkan pos sebelum digantikan.
- Memantau dan mengawasi jalur Busway sebelum dan sesudah operasi.
- Mengamankan jalur Busway dari kemacetan dan hambatan lain agar operasi Busway lancar, aman, cepat dan nyaman.
- Mengamankan pelaku tindak pidana apabila tertangkap basah dan barang bukti lalu menyerahkan ke pihak berwenang.

3.8.3 Patroli

Patroli lebih kepada pengamanan patroli khusus. Patroli berlangsung selama bus beroperasi dari pukul 05.00 pagi sampai 23.00 malam, dilanjutkan sampai pagi hari mereka berpatroli 8 jam sampai 3 shift. Pada siang hari patroli lebih kepada pengamanan jalur bus, lokasi-lokasi kemacetan. Lokasi ini terdapat pada pintu masuk blok M, lampu merah bundaran senayan, bundaran hotel indonesia dan harmoni. Biasanya mereka akan mendatangi lokasi kemacetan untuk mengatur lalu lintas

Pengamanan patroli di TransJakarta lebih bersifat *mobile* sehingga tidak terdapat pos tetap atau *stationer*. Pada kondisi malam hari terdapat petugas pada lokasi shelter di monas, blok M dan kota. Pengamanan di jalur tersebut terbantu dengan adanya polisi dan dinas perhubungan dan dinas trantib yang bertugas di stationer diluar dari shelter seperti di jembatan penyeberangan orang.

Khusus pada jam rawan ditempatkan anggota khusus pada shelter kota dan Monas. Alasannya karena shelter tersebut merupakan shelter terbuka. Sedangkan pengawasan pada shelter lain dilakukan dengan sistem patroli. 1 (satu) regu patroli terdiri dari 6 (enam) orang dengan 1 (satu) komandan yang berada diposko. Peralatan yang biasanya dibawa oleh petugas pada saat patroli diantaranya :

1. Senter untuk keperluan malam hari
2. Tongkat
3. Borgol
4. HT
5. Peralatan lain yang disediakan

3.8.4 Prosedur Operasional

Untuk mengarah pada tindakan *reduction* dan *prevention* patroli petugas dibagi dalam 2 shift yakni shift pagi dan shift siang. Shift pagi dimulai dari pukul 05.00-14.00 dan shift siang pada pukul 14.00- 23.00 dengan penempatan khusus petugas di dalam bus TransJakarta selama beroperasi.

Sebelum memulai pengamanan, para anggota pengaman melakukan apel untuk mendapatkan pengarahan atau petunjuk serta sebagai evaluasi dari pengamanan hari sebelumnya. Pada apel pengamanan pada pagi hari biasanya dilakukan pada pukul 04.30 sekitar 15 menit. Setelah shift malam berakhir dilanjutkan evaluasi terhadap kinerja satu hari kerja.

Setiap anggota satuan pengamanan sesudah mendapatkan pelatihan-pelatihan mengenai cara melakukan tugas dan kegiatan dan menghadapi situasi lapangan. Para anggota satuan pengamanan telah ditentukan sebelumnya mengenai kegiatan rutинnya. Terdapat pemberian arahan mengenai standar prosedur menangani kejadian tertentu. Kegiatan tersebut diantaranya :

1. Persiapan

Lima belas menit sebelum waktu tugas diawali dengan apel kesiapan di pimpin oleh supervisor

Melaksanakan acara pimpinan pasukan sekaligus menginformasikan hasil evaluasi tugas-tugas yang telah dilaksanakan dan menyampaikan rencana tugas yang akan dilaksanakan.

Mengecek perlengkapan dan peralatan anggota serta mengatur dan menempatkan anggota pada bus

Melakukan pengecekan kediapanoperasional bus dan mencatat kekurangan yang ditemukan dan dilaporkan kepada pramudi

Memperkenalkan diri kepada pramudi dan menyatakan kediapan untuk bekerja sama.

2. Pelaksanaan

Petugas mengambil tempat/posisi berdiri disamping pintu dan mempersilahkan penumpang memasuki bus secara teratur

Menginformasikan kepada penumpang agar tidak menghalangi jalan bagi penumpang lain saat masuk dan keluar bus

Menghimbau kepada para penumpang setiap saat agar selalu memperhatikan keselamatan dan keamanan barang bawaannya selama berada di dalam bus

saat bus merapat ke shelter agar memprioritaskan penumpang yang turun dari bus terlebih dahulu, kemudian mempersilahkan penumpang yang akan naik/ masuk kedalam bus

Selalu waspada dan curiga terhadap gerak-gerik penumpang saat masuk dan keluar bus, dan selama dalam perjalanan

Memberikan informasi kepada penumpang TransJakarta tentang hal-hal yang berkaitan dengan operasional TransJakarta bila diperlukan

Mengingatkan kepada penumpang agar memperhatikan barang bawaannya agar jangan ada yang tertinggal/terjatuh/tertukar dan memeriksa ruang kabin bus untuk meyakinkan bahwa tidak ada barang milik penumpang yang tertinggal

Mencatat waktu pemberangkatan bus di shelter awal dan waktu kedatangan bus di shelter akhir.

Memberikan isyarat/tanda kepada pramudi untuk menutup pintu apabila penumpang selesai naik/turun

3. Evaluasi

3.1 Menyerahkan laporan hasil pelaksanaan tugas kepada supervisor

3.2 Melaksanakan apel selesai tugas dipimpin oleh supervisor

Bukan itu saja, para anggota satuan pengamanan juga diberikan petunjuk penanganan ketika dalam menghadapi keadaan darurat/emergency, yaitu:

1. Memberikan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) kepada korban:

Terjatuh di bus atau pingsan

Korban tabrakan (kecelakaan bus traja) di TKP

Menginformasikan ke posko sigap/petra/pos traja

2. Kerusakan bus di jalur

Segera melaporkan keposko minta bantuan teknisi

Mengevakuasi penumpang ke bus berikutnya

Pengamanan di jalur dengan menggunakan isyarat tangan dan pluit/cahaya

Pengamanan bus sampai bantuan tiba

3. Kebakaran bus

Bila ada asap/percikan api di dalam bus segera berteriak dengan keras kepada pramudi agar segera melakukan tindakan emergency (buka pintu darurat, dan bus berhenti).

Jangan panik dan segera evakuasi penumpang

Melaporkan ke posko dan meminta bantuan

Pengaman jalus dan bus selama belum ada bantuan

Jika ada korban jiwa segera melakukan P3K dan evakuasi ke rumah sakit terdekat

Untuk tindakan yang berhubungan dengan keamanan dan kenyamanan, ada beberapa yang harus dilakukan berkenaan kejadiannya mengenai kehilangan di TransJakarta diantaranya:

1. Kehilangan barang di bus

Penumpang melapor di bus

Segera menyampaikan ke pramudi

Menginformasikan kepada penumpang di bus tentang adanya laporan kehilangan yang terjadi

Petugas sampaikan permohonan maaf kepada penumpang dengan mengatakan : "kami mengganggu perjalanan dan kenyamanan penumpang karena di halte berikutnya akan dilakukan pemeriksaan di bus dan termasuk kepada penumpang yang akan turun"

Melaporkan ke posko atau patroli untuk meminta bantuan

2. Penumpang melapor setelah tinggalkan bus pada petugas tiket/pengendali di halte

Mengecek posisi penumpang/pelapor berada di bus

Menginformasikan kepada penumpang di bus tentang laporan/berita yang diterima dari posko lainnya

Melakukan tindakan dan kegiatan seperti tersebut pada 1.4 di atas

3. Penanganan barang temuan di bus

Segera melaporkan kepada supervisor di halte

Melaporkan ke posko pengendali petra setelah mencatat jenis dan jumlahnya

Membuat catatan penyerahan dan penerimaan barang dalam berita acara dengan disaksikan oleh pramudi jika diperlukan

Jika ada yang mengaku sebagai pemilik segera laporkan kepada supervisor/petugas pengendali di halte dan dimintakan identitas yang bersangkutan

Sedangkan cara penanganan pelaku kriminal yang tertangkap standar prosedur operasionalnya yaitu :

(definisi dari tertangkap tangan:

- i. Setiap orang yang tertangkap ketika pada saat yang bersangkutan sedang melakukan tindak pidana.
- ii. Dengan segera sesudah beberapa saat tidak pidana itu dialami
- iii. Sesaat kemudian diserukan oleh khalayak ramai sebagai orang yang melakukan atau
- iv. Apabila sesaat kemudian padanya ditemukan benda yang diduga keras sebagai barang bukti tindak pidana itu

Sedangkan hal yang perlu dilakukan :

- a. Menangkap pelaku dan menyita barang bukti
- b. Orang yang dianggap perlu (sanksi, korban atau mungkin pelaku yang belum tertangkap) agar tidak meninggalkan TKP sebelum petugas polisi atau berwenang menangani lebih lanjut
- c. Melindungi pelaku dari amukan massa
- d. Melaporkan atau menyerahkan tersangka dan barang bukti (jika ada) kepada petugas polisi yang berwenang menangani lebih lanjut dan jangan lupa menerima tanda terimanya
- e. Membuat laporan kejadian untuk TransJakarta

Namun biasanya pada kasus tertangkap tangan, korban yang terlibat dalam peristiwa kejahatan tidak mau ditindaklanjuti oleh polisi dengan alasan itu menyita waktu. Dengan kembalinya barang kepada korban itu semua dirasa sudah cukup.

3.8.5 Sumber Daya Pengamanan dan Recruitment

Dalam menjaga keamanan dan ketertiban, maka harus diperlukan anggota satuan pengamanan yang berkualitas. Hal ini menjadi perhatian harus memenuhi standar produksi kerja yang diharapkan oleh TransJakarta

Standar yang diharapkan dapat tercapai diantaranya:

1. Keamanan: merupakan tugas dari penjagaan sehingga terjaganya kondisi yang bebas dari rasa kekhawatiran dan ketakutan disekitar.
2. Ketertiban : merupakan kondisi dari berjalannya peraturan/norma yang sesuai
3. Pelayanan : diharapkan dengan kegiatan dalam bentuk memberikan bantuan, perlindungan dan informasi/penerangan kepada petugas jasa
4. Penjagaan/prevensi : kegiatan pengaman yang bersifat preventif (pencegahan) dengan menempatkan anggota satuan pengaman disuatu objek dengan berpakaian seragam lengkap.

Agar didapatkan tenaga pengamanan yang berkualitas baik, TransJakarta melakukannya melalui *recruitment* dan adanya pelatihan bagi para calon anggota pengamanan. Persyaratan *recruitment* yang diterapkan bagi pelamar yang ingin menjadi anggota pengamanan adalah :

1. Usia antara 22 tahun - 28 tahun
2. Pendidikan minimal SLTA/Sederajat
3. Tinggi minimal untuk pria 168 cm dan untuk wanita minimal 155 cm
4. Tidak cacat fisik dan mental serta tidak berkaca mata
5. Bukan pengguna narkoba dan zat-zat terlarang

Pelamar yang telah memenuhi syarat dan lolos interview nantinya akan melaksanakan proses selanjutnya yakni diberikan pelatihan-pelatihan untuk menjadi anggota satuan pengamanan. Apabila pelatihan dirasakan cukup nantinya anggota satuan siap untuk ditempatkan.

Dalam menjalankan tugas sebagai satuan pengamanan di TransJakarta terdapat beberapa kewajiban yang harus dipatuhi para anggota diantaranya :

1. Bertugas tepat pada waktu yang telah ditentukan
2. Berpakaian seragam lengkap, bersih dan rapih
3. Melengkapi diri dengan buku kecil/notes dan alat tulis (ballpoint)

4. Tidak memelihara kumis, jenggot
 5. Bersikap sopandan ramah namun tetap waspada dan tegas dalam bertindak
- Sedangkan larangan yang ditetapkan selama anggota pengaman bertugas yaitu:

1. Dilarang meninggalkan tempat tugas sebelum waktu tugas selesai
2. Rambut tajam selama bertugas tidak diperkenankan gonrong harus dicukur rapi
3. Dilarang membawa senjata apai maupun senjata tajam
4. Dilarang makan, minum dan atau merokok selain di tempat yang telah ditentukan

Untuk menjaga kinerja para anggota pengamanan agar tetap baik terdapat penghargaan atau *reward*, khususnya diberikan kepada anggota yang dapat menyelesaikan kejadian insidental terutama dalam hal pengamanan. Salah satu contohnya ialah memberikan penghargaan berupa piagam dan hadiah uang kepada anggota pengamanan. Penghargaan ini karena salah seorang anggota pengamanan berhadil menangkap salah satu pelaku yang merampas tas penumpang. Namun disamping itu pihak TransJakarta juga memberikan sanksi tegas kepada para anggota pengamanan yang melakukan kesalahan. Diantaranya :

1. Menentang atasan
2. Mengambil jatah makanan yang tidak seharusnya yang diketahui oleh supervisor
3. Tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh atasannya
4. Sering berselisih dengan driver

Kejadian tersebut merupakan pelanggaran yang tertera pada peraturan dan merupakan pelanggaran tingkat V. Sanksi pelanggaran tersebut diberikan tindakan administratif berupa PHK (Pemutusan Hubungan Kerja) kepada yang bersangkutan. Semua ini dilakukan agar TransJakarta dapat memeberikan pengamanan yang berkualitas.

Para anggota satuan pengamanan berada dibawah kendali BLU TransJakarta. Selama bertugas mereka berada di dalam bus, shelter dan tempat lain yang di rasa perlu. Tugas utama dari satuan pengamanan ini adalah memastikan keadaan aman. Selama bertugas, mereka mengenakan seragam

kesatuan tugas. Hal yang terpenting dapat dilihat bahwa seragam yang diberikan diberi tanda berupa nomor kepada tiap-tiap petugas. Upaya ini dimaksudkan agar penumpang dapat ikut juga mengawasi tingkah laku para anggota satuan pengamanan TransJakarta.

Anggota pengamanan yang dipilih bukan sembarang orang. Mereka sudah mendapatkan beragam pelatihan. Anatar lain tentang etika pelayanan, kebijakan operasional, pemahaman undang-undang lalu lintas, sistem perundang-undangan, hingga sistem pengamanan. Jumlah petugas yang beroperasi biasanya sangat tergantung dari banyaknya armada TransJakarta yang beroperasi

Sistem pelatihan disesuaikan dengan kebutuhan serta dilakukan oleh pihak TransJakarta yang memiliki pengalaman selama pernah bertugas di kepolisian dan kopasus. Pada prinsipnya tugas pengamanan sangat terkait dengan masalah fungsikepolisian yang terbatas, oleh karenanya tranjakarta melakukan pelatihan sendiri yang sesuai dengankebutuhan tugas TransJakarta. Pelatihan pengamanan yang dilakukan, pada umumnya program latihan sekitar 120 jam.

Berbagai kekhususan yang terdapat pada TransJakarta telah dijelaskan sebelumnya khususnya yang menyangkut segi keamanan, baik itu halte, sarana dan prasarana keamanan yang tersedia maupun petugas yang ada (petugas pengamanan) apakah sudah dapat menjamin tersedianya dan terselenggaranya kondisi keamanan yang maksimal dan efektif. Oleh karena itu, peneliti maksudkan disini adalah apakah semua terdapat pada TransJakarta saat ini, sehubungan dengan penyelenggaraan pengamanan tersebut sudah berjalan sesuai dengan fungsi masing-masing dan dapat menciptakan situasi keamanan TransJakarta yang kondusif.

Efektif tidaknya semua tersebut tentunya sangat berhubungan dengan keadaannya secara nyata, apakah benar-benar telah dapat berfungsi dengan baik dan sebagaimana mestinya atau tidak. Apakah sudah efektif semua yang terdapat pada TransJakarta (sarana dan prasarananya, pengamanan, sistem dan mekanisme pengamanan, petugas pengamanan) sudah efektif diterapkan dan dilaksanakan dalam upaya penanggulangan pencegahan kejahatan.

Efektivitas lebih sering digambarkan sebagai “melakukan segala sesuatu yang benar” yaitu aktifitas-aktifitas pekerjaan yang membantu organisasi dalam

mencapai sasaran. Melalui berbagai program kerja, sasaran itu di kejar dan dicapai. Sementara mencakup sasaran untuk menyelesaikan sesuatu, efektivitas mencakup “hasil akhir’ atau pencapaian sasaran organisasi.

Sementara menurut Stephen P. Robbin, efektivitas adalah menyelesaikan kegiatan-kegiatan sehingga sasaran organisasi dapat tercapai digambarkan sebagai “melakukan segala sesuatu yang benar”. Pandangan ini tertuju pada pertanyaan apakah suatu organisasi efektif atau tidak secara keseluruhan akan tergantung dari apakah tujuan dan sasaran organisasi dapat tercapai dengan baik atau sebaliknya. Titik beratnya melihat pada segi tingkat prestasi organisasi. Dalam hal ini peneliti mencoba untuk mendefinisikan efektivitas sistem pengamanan yaitu bagaimana tujuan dari sistem serta sarana pengamanan yang ada terhadap terciptanya kondisi keamanan yang kondusif di dalam TransJakarta.

Jadi yang dimaksud penulis dengan pengertian tersebut sehubungan dengan upaya penyelenggaraan pengamanan yang dimaksud adalah apakah sistem pengamanan itu dijalankan dengan baik, secara sungguh-sungguh dan penuh tanggung jawab sehingga apa yang diharapkan dari adanya sistem tersebut benar-benar berjalan dengan baik dan membawa dampak positif terhadap penyelenggaraan pengamanan selain itu tentunya apakah sarana dan prasarana pengamanan yang ada dapat berfungsi dengan baik dan sebagaimana mestinya sehingga dapat memberikan kontribusi terhadap penyelenggaraan pengamanan di dalam halte maupun bus TransJakarta dengan tidak adanya atau terjadinya kejahatan.