

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG MASALAH

Permasalahan transportasi umum dewasa ini merupakan isu yang hangat di perkotaan khususnya di ibukota Jakarta, sejak beroperasinya armada baru di bidang transportasi umum darat yaitu moda transportasi TransJakarta busway, harapan masyarakat akan adanya sarana transportasi umum yang aman dan nyaman diharapkan dapat terwujud. Sejak diresmikan pada bulan Januari 2004, animo masyarakat terhadap moda transportasi ini meningkat pesat bahkan jumlahnya melampaui target. (Kompas.com, Rabu, 07 April 2004, 14:47 WIB).

Data Dinas Perhubungan (Dishub) DKI Jakarta menunjukkan, jumlah penumpang per hari saat ini, dari koridor I-VII mencapai 215.000 orang. Sementara jumlah perjalanan di Ibu Kota sekitar 7,2 juta per hari. Sampai awal Desember 2008, jumlah bus yang tersedia sebanyak 346 unit dari total 519 unit yang dibutuhkan. (www.suara pembaruan.com, 19 Desember 2008). Sarana transportasi ini terdiri dari 8 koridor dan 151 halte. Untuk koridor I (Blok M-Kota) terdapat 20 halte, koridor II (Harmoni-Pulogadung) 24 halte, koridor III (Harmoni-Kalideres) 14 halte. Sementara koridor IV (Pulo Gadung-Dukuh Atas) 17 halte, koridor V (Kampung Melayu-Ancol) 21 halte, koridor VI (Ragunan-Kuningan) 19 halte dan koridor VII (Kampung Rambutan-Kampung Melayu) 12 halte dan Koridor VIII (Lebak bulus-Harmoni) 24 halte (suaraTransJakarta.org, 16 September 2007).

Dengan adanya TransJakarta busway, banyak orang beralih dari angkutan bus umum kepada moda transportasi ini. Karena angkutan bus umum warga Jakarta identik dengan ketidaknyamanan. Bagi mereka yang terbiasa menggunakan bus umum sebagai transportasi utama sehari-hari di ibu kota, kehadiran pengemis, pengamen, preman, atau penjaja aneka barang pasti sudah menjadi pandangan biasa. Terlebih lagi supir yang mengemudi dalam keadaan mabuk, suka berhenti disembarang tempat, kebut-kebutan berebut penumpang. Problema lain, angkutan umum bus, kopaja maupun mikrolet identik dengan

suasana yang tidak aman. Tak jarang bus menjadi sasaran pembajakan, penodongan, dan yang paling sering adalah pencopetan.

Dalam jurnal yang berjudul *Crime And Public Transport*, Clarke dan Smith pernah menulis:

“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). A distinction must be made between crimes facilitated by overcrowding and by lack of supervision. Both are the result of financial constraints, plaguing all forms of public transport, which result in too little space for passengers at busy periods and not enough staff to supervise vehicles and facilities at other times” (Smith dan Clarke, 2000) (Terjemahan bebas: Sasaran dari tindakan kriminal di alat transportasi publik ialah dapat sistem sendiri (seperti di pengelakan membayar ongkos atau sifat suka merusak), karyawan (seperti penyerangan pada kolektor karcis) atau penumpang (seperti pencopetan atau penarikan biaya yang mahal) satu pembedaan harus dibuat di antara tindakan kriminal yang dimudahkan oleh keadaan penumpang yang padat sekali dan atau karena dengan kekurangan dari pengawasan. keduanya adalah hasil dari keterbatasan keuangan, menggoda semua bentuk angkutan umum, dimana terlalu kecil ruang untuk penumpang pada periode sibuk dan tidak cukup staf untuk mensupervisi kendaraan dan fasilitas pada waktu lainnya).

Berbicara masalah keamanan dari kawanan penjahat, kini penumpang busway juga mulai menjadi incaran pencopet. Kawanan penjahat mulai melebarkan sayap dari angkutan umum biasa ke busway. Meski terdapat petugas keamanan di TransJakarta Busway, kasus-kasus pencopetan tetap saja marak. Data dari Januari hingga Desember 2008, terdapat 33 kasus pencopetan yang ketahuan. Berdasarkan data Badan Layanan Umum (BLU) TransJakarta Busway, sebanyak 24 kasus pencopetan terjadi di bus dan sembilan kasus terjadi di halte. “Selama ini, terdapat 16 kasus yang pelakunya tertangkap, sedangkan 17 kasus masih dalam penyelidikan,” ungkap Manager Operasional TransJakarta Busway, Rene Nunumete.

Peneliti lalu mengumpulkan data kasus pencopetan yang terjadi di halte maupun di bus TransJakarta dalam kurun waktu antara tahun 2008 sampai dengan tahun 2009. Data-data yang dimaksud bisa dilihat pada tabel di berikut ini:

Tabel 1.1

Frekuensi Kasus Pencopetan Menurut Tempat Kejadian Perkara Tahun 2008

TEMPAT KEJADIAN PERKARA	KASUS	PERSENTASE
HALTE	9 Kasus	27%
DALAM BUS	24 Kasus	73%
JUMLAH	33 Kasus	100%

Sumber: BLU TransJakarta

Berdasarkan tabel 1.1, dapat di lihat bahwa frekuensi kasus pencopetan menurut tempat kejadian perkara yang terjadi di TranJakarta selama tahun 2008 dari 33 kasus pencopetan, sebanyak 9 kasus atau 27% kasus pencopetan terjadi di halte, sementara 24 kasus atau 73% kasus pencopetan terjadi di dalam bus.

Tabel 1.2

Tahapan Proses Kasus Pencopetan Tahun 2008 yang Melalui Proses Hukum

TAHAPAN	KASUS	PERSENTASE
TERTANGKAP	16 Kasus	48%
PENYELIDIKAN	17 Kasus	52%
JUMLAH	33 Kasus	100%

Sumber: BLU TransJakarta

Berdasarkan tabel 1.2, dapat di lihat bahwa tahapan kasus pencopetan yang terjadi di TranJakarta selama tahun 2008 dari 33 kasus, sebanyak 16 kasus atau 48% dari kasus pencopetan yang terjadi sepanjang tahun 2008 di TransJakarta pelakunya tertangkap, sementara 17 kasus atau 52% dari kasus pencopetan yang terjadi sepanjang tahun 2008 di TransJakarta melalui tahap penyelidikan.

Tabel 1.3
Rekapitulasi Jumlah Kasus Pencopetan Tahun 2008

Koridor	Bulan Januari	Bulan Februari	Bulan Maret	Bulan April	Bulan Mei	Bulan Juni	Bulan Juli	Bulan Agustus	Bulan September	Bulan Oktober	Bulan November	Bulan Desember
I	3	-	-	1	2	1	2	1	3	-	1	-
II	1	1	1	-	2	1	-	1	1	1	-	-
III	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-
IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
V	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-
VI	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
VII	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-
VIII	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH	4	1	2	2	6	3	2	4	5	1	2	1

Sumber: BLU TransJakarta

Berdasarkan tabel 1.3, dapat di lihat bahwa kasus pencopetan yang terjadi di TranJakarta selama tahun 2008 dari 33 kasus, sebanyak 4 kasus terjadi di bulan Januari yaitu pada koridor I sebanyak 3 kasus dan koridor II sebanyak 1 kasus. 1 kasus terjadi pada bulan Februari yaitu di koridor II. Pada bulan Maret terjadi 2 kasus masing-masing sebanyak 1 kasus terjadi di koridor II dan dan 1 kasus terjadi di koridor VII. Pada bulan April terjadi 2 kasus, yaitu di koridor I sebanyak 1 kasus dan koridor VII sebanyak 1 kasus. Pada bulan Mei terjadi 6 kasus,yaitu di koridor I sebanyak 2 kasus, koridor II sebanyak 2 kasus, di koridor V sebanyak 1 kasus, di koridor VII sebanyak 1 kasus. Bulan Juni, terjadi 3 kasus pencopetan yaitu masing-masing 1 kasus di koridor I, II dan III. Pada bulan Juli hanya terjadi 2 kasus, dan semuanya terjadi di koridor I. di bulan Agustus terjadi 4 kasus yaitu masing-masing sebanyak 1 kasus terjadi pada koridor I, II, III dan VI. Pada bulan September terjadi 5 kasus pencopetan, yaitu 3 kasus di koridor I, lalu masing-masing 1 kasus terjadi di koridor II dan V. Pada bulan Oktober terjadi 1 kasus di koridor II, bulan November 2 kasus terjadi masing-masing di koridor I dan IV serta 1 kasus di bulan Desember terjadi di koridor VI.

Tabel 1.4
Rekapitulasi Jumlah Kasus Pencopetan Tahun 2009

Koridor	Bulan Januari	Bulan Februari	Bulan Maret	Bulan April	Bulan Mei	Bulan Juni	Bulan Juli	Bulan Agustus	Bulan September	Bulan Oktober	Bulan November	Bulan Desember
I	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
II	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-
III	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
IV	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
V	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VII	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH	-	-	-	-	2	-	-	1	2	-	-	-

Sumber: BLU TransJakarta

Berdasarkan tabel 1.4, dapat di lihat bahwa kasus pencopetan yang terjadi di TranJakarta selama tahun 2009 dapat dikatakan menurun jumlahnya. dari 33 kasus yang terjadi di tahun 2008, pada tahun 2009 hanya terjadi 5 kasus pencopetan yaitu pada bulan Mei terjadi 2 kasus pencopetan yaitu masing-masing di koridor III sebanyak 1 kasus dan koridor IV sebanyak 1 kasus. Lalu padabulan agustus hanya terjadi 1 kasus yaitu di koridor II dan pada bulan September terjadi hanya 2 kasus yaitu semasing-masing terjadi di koridor I sebanyak 1 kasus dan di koridor II sebanyak 1 kasus.

Dalam jurnal hubungannnya dengan pencopetan yang diterbitkan oleh The University of Pennsylvania Law Review yang berjudul *Pickpocketing: A Survey of the Crime and Its Control* mengatakan bahwa : (1955: 408)

“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 ketrampilan 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 copet yang lain 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).

Kasus pencopetan paling aktual yang terjadi di TransJakarta adalah saat pencopet menggasak telepon seluler milik penumpang TransJakarta tepat di halte busway Grogol, Jakarta Barat Senin pagi tanggal 23 Februari 2009. Aksi tersebut dilakukan saat halte tersebut dalam keadaan ramai. Korban pencopetan, Utami, 23 tahun, sekitar pukul 07.45 WIB menumpang busway koridor VIII dari Lebak Bulus. Saat transit di halte Grogol 2, korban menyeberang jembatan menuju halte Grogol untuk melanjutkan perjalanan ke Harmoni menggunakan busway koridor III. Di sana, korban berdesakan bersama puluhan penumpang lainnya. Saat bus datang seseorang terasa menubruk dari belakang. Namun karena bus penuh, korban tertahan di pintu halte untuk menunggu bus berikutnya. Saat itulah dirinya tersadar, telepon seluler Nokia tipe 9300 miliknya raib "Kejadian berlangsung cepat," kata pegawai swasta ini di Kepolisian Sektor Tanjung Duren. (TEMPOInteraktif, Senin, 23 Februari 2009 | 13:02 WIB).

Kasus lainnya, kawanannya pencopet di TransJakarta busway uniknya beranggotakan wanita cantik yang dijadikan umpan. Wanita itu bertugas sebagai

penggoda calon korban yang diincar komplotannya. Sebelum teman-temannya beraksi, wanita itu lebih dulu mendekati calon korban dengan alasan menanyakan alamat. Dengan sikap manja, wanita muda anggota komplotan pencopet mengajak calon korban ngobrol seakan-akan mereka sudah kenal lama. Bahkan dia tidak segan-segan menyubit perut korban untuk memberi kesempatan kepada kawanannya beraksi. Kesempatan itu dimanfaatkan para pelaku lain untuk beraksi saat calon korban sibuk melayani wanita itu. Usai mengambil dompet atau HP milik korban kawan pelaku langsung naik ke busway yang datang disusul wanita anggota komplotannya. Setelah wanita itu pergi baru korban sadar kalau dirinya telah menjadi korban pencopetan. Seperti yang dialami Adi mahasiswa salah satu perguruan tinggi swasta di kawasan Matraman, Jakarta. Warga Setiabudi, Jakarta Selatan mengaku kehilangan dompet berisi sejumlah uang yang rencananya untuk bayar biaya kuliah (Harian Umum Pelita, Sabtu 28 Februari 2009).

Beberapa kriminolog telah melakukan penelitian mengenai pencopetan, diantaranya:

Kabundi and Normandeau pada tahun 1987,

“In the Montreal sub-way, most pickpocketing was found to occur between 3:00 and 6:00 P.M. when subway cars were crowded with both students and workers. Women were especially at risk of certain types of theft, such as handbag snatching”. (Kabundi and Normandeau 1987). (Terjemahan bebas : Pada kereta api bawah tanah Montreal, pencopet paling banyak ditemukan untuk beraksi di antara pukul 3:00 dan 6:00 siang. ketika kereta api bawah tanah ramai dengan para murid dan pekerja. yang paling beresiko dengan jenis kejahatan dari pencurian ini adalah terutama perempuan, seperti direbut tas tangannya).

Cornish and Clarke pada tahun 1987:

“Overcrowding is an important choice-structuring property for many crimes, including pickpocketing and sexual assault (touching and rubbing)” (Terjemahan bebas : Padat sekali adalah satu pilihan penting penataan hak milik bagi kebanyakan tindakan kriminal, meliputi pencopetan dan penyerangan seksual (menyentuh dan menggosok).

Burrows 1980; Webb and Laycock 1992:

“Prevention measures useful against this type of robbery include the use of CCTV” (Terjemahan bebas : Pencegahan menjadi ukuran yang berguna terhadap kejahatan jenis pencurian meliputi penggunaan dari CCTV).

Levine and Wachs 1985:

“Conducted a telephone survey of a random sample of residents in west central Los Angeles, asking them about crimes they had experienced while traveling on buses. They found that crimes committed in the back of the bus were more serious, many in- Crime and Public Transport involving assaults, and that after 7:00 P.M. nearly half of the crimes occurred there. Levine and Wachs suggested several changes to the design of buses to promote surveillance, including the placement of exits at the back and mirrors for drivers (see also Sturman 1980). Changes in seating patterns were also suggested as a way of increasing passenger surveillance” (Terjemahan bebas : Melalui survei telpon dari satu sampel acak penduduk di Los Angeles pusat barat, menanyakan mereka tentang tindakan kriminal apa yang telah mereka alami sementara bepergian dengan bis. Mereka menemukan tindakan kriminal serius itu lebih banyak terjadi di bagian belakang bis, banyak tindakan kriminal di angkutan umum dan biasanya, setelah 7:00 Pagi. hampir separuh tindakan kriminal terjadi di situ. Levine dan Wachs menyarankan beberapa perubahan ke design dari bis untuk meningkatkan pengawasan, meliputi penempatan dari pintu keluar di belakang dan cermin untuk pengemudi (lihat juga Sturman 1980). Berganti di pola duduk adalah juga disarankan sebagai satu cara untuk meningkatkan pengawasan penumpang).

Kejadian pencurian dan perampokan di empat stasiun bawah tanah London secara nyata menurun setelah pemasangan *Closed Circuit Television* (Mayhew, 1979). Di Amerika dan Inggris, untuk mencegah pencurian dan kejahatan jalanan lainnya, dirancang dengan mengubah situasi dimana kejahatan tersebut terjadi yaitu dengan skema pengawasan lingkungan (Husain, 1988).

Ronald. V. Clarke (1995 : 91) dalam penelitiannya menulis *Situational Crime Prevention* adalah:

“Situational prevention seeks to reduce opportunities for specific categories of crime by increasing the associated risks and difficulties and reducing the rewards”. (Terjemahan bebas : Pencegahan Kejahatan situational digunakan untuk mengurangi kesempatan untuk kategori spesifik dari tindakan kriminal dengan meningkatkan risiko hubungan

pelaku dengan calon korban, memberikan kesulitan dan mengurangi kesempatan bagi pelaku kejahatan).

“Situational crime prevention can be characterized as comprising measures (1) directed at highly specific forms of crime (2) that involve the management, design, or manipulation of the immediate environment in a systematic and permanent way as possible (3) so as to reduce the opportunities for crime and increase its risks as perceived by a wide range of offenders” (Clarke, 1983) (Terjemahan bebas : Tindakan kriminal pencegahan situasional dapat ditandai dengan meliputi ukuran (1) diarahkan untuk bentuk spesifik dari tindakan kriminal (2) yang melibatkan manajemen, disain, atau manipulasi langsung dari lingkungan sebagai bagian sistem yang permanen (3) sehingga ketika untuk mengurangi kesempatan untuk tindakan kriminal dan peningkatan risiko ini sebagai perasa oleh satu jangkauan luas dari pelanggar).

The crimes occurring on public transport systems and the situational measures that have been taken to reduce opportunities for crime. Clarke's (1997) classification of opportunity-reducing techniques is used throughout. This describes sixteen separate techniques falling under the four general approaches of increasing the perceived effort required for crime, increasing the risks, reducing the rewards, and removing excuses. (Terjemahan bebas: tindakan kriminal yang terjadi pada sistem angkutan umum dan situasional mengukur yang telah dilakukan untuk mengurangi kesempatan untuk tindakan kriminal. Clarke (1997) klasifikasi dari ilmu pengetahuan tentang teknik pengurangan kesempatan dipergunakan. Ini mendeskripsikan enam belas ilmu pengetahuan tentang teknik terpisah berada pada empat pendekatan umum dengan peningkatan upaya yang diperlukan untuk tindakan kriminal, meningkatkan risiko, mengurangi imbalan, dan menyingkirkan permintaan maaf).

Sewaktu peluncuran perdana bus Badan Pengelola TransJakarta Busway (BPTB), dikatakan bus cepat di jalur spesial anti macet itu juga akan menjadi angkutan kota yang anti copet. Sebab, sistem pengamanan bus yang harga barunya per unit hampir Rp 1 miliar itu *dibeking* sekitar 480 petugas satuan sekuriti di setiap titik halte. Di dalam kendaraannya juga, katanya, akan memberi jaminan kalau pencopet tidak bisa *mengobok-obok* kantong orang seenaknya. (www.kompas.com. Sabtu, 17 Juli 2004). Kenyamanan dan keamanan sangat diharapkan warga ibukota khususnya pengguna jasa angkutan TransJakarta alias busway. Karena sudah banyak penumpang bus TransJakarta yang mengeluhkan ulah para pencopet di dalam bus tersebut (Kompas.com, Senin, 29 Mei 2006, 18:45 WIB).

Sejak harga BBM naik jumlah penumpang bus yang memiliki jalur khusus itu pun ikut melonjak. Akibatnya kenyamanan dan keamanan bagi penumpang pun ikut terpengaruh. Sebagian warga ibukota yang sebelumnya menggunakan kendaraan pribadi kini beralih naik busway. Penumpang kini terlihat berdesak-desakan, baik di dalam busnya maupun di shelter. Kondisi ini sangat rawan bagi terjadinya aksi kejahatan seperti pencopet. Shelter Busway menjadi salah satu pilihan tempat mencari mangsa. Mereka berbaur dengan penumpang lain di dalam shelter. Masalah pakaian, kawan pencopet juga tidak kalah parolente dengan pekerja kantoran. Mereka menggunakan dasi dan menenteng tas bak seorang pegawai kantoran. Tidak ada yang curiga kehadiran mereka di tengah-tengah penumpang.

Kalau di angkutan umum biasa, aksi pencopet tergolong brutal dan terang-terangan. Sebaliknya di busway aksi mereka sangat rapi. Petugas keamanan di shelter pun dibuat terkecoh dengan kelicikan para pelaku. Tapi memang, semua kejadian pencopetan yang terjadi di busway berlangsung ketika kondisi di dalam kendaraan umum andalan masyarakat ini padat, biasanya pada jam-jam pergi dan pulang kantor.

1.2 PERMASALAHAN

Dengan sistem yang tersruktur rapih dimana penumpang harus membeli karcis terlebih dahulu, dengan harga yang lebih mahal dibandingkan dengan bus umum lainnya, kendaraan yang ber-AC serta supir yang cantik. memasuki busway sebagai penumpang rasanya merasakan sesuatu yang berbeda terasa lebih nyaman dan sejuk dibandingkan dengan bus umum lainnya. Akan tetapi walaupun moda transportasi yang modern itu sudah beroperasi namun ternyata kejahatan di alat transportasi umum tersebut tetap saja ada. Selama ini jika kita perhatikan para pegawai busway, yang penting bagi mereka jika penumpang sudah membayar, lalu langsung masuk ke dalam halte. Selanjutnya, dibiarkan begitu saja tanpa adanya pengawasan dan pengaturan yang baik, sampai pada akhirnya terjadi pencopetan dan lain sebagainya. Dengan terjadinya pencopetan di alat transportasi publik TransJakarta tersebut, peneliti berpendapat bahwa pencegahan kejahatan di TransJakarta belum maksimal.

1.3 PERTANYAAN PENELITIAN

Bertitik tolak dari latar belakang diatas, maka peneliti mengajukan pertanyaan penelitian sebagai berikut : Sejuahmana persepsi penumpang tentang efektivitas strategi pencegahan kejahatan TransJakarta dalam mengatasi terjadinya pencopetan, berdasarkan 16 teknik pengurangan kesempatan kejahatan dari Ronald V. Clarke?

1.4 TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian yang dilakukan ini adalah untuk mengetahui sejauhmana persepsi penumpang tentang efektivitas strategi pencegahan kejahatan yang telah dilakukan TransJakarta dalam mengatasi terjadinya kejahatan pencopetan, berdasarkan 16 teknik pengurangan kesempatan kejahatan dari Ronald V. Clarke.

1.5 SIGNIFIKANSI PENELITIAN

Signifikansi akademik dari penelitian ini adalah untuk memperkaya literatur mengenai pencegahan kejahatan situasional pada umumnya dan pencegahan kejahatan di alat transportasi darat dalam hal ini TransJakarta pada khususnya. Dan signifikansi praktisnya adalah penelitian diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak TransJakarta.

1.6 SISTEMATIKA PENULISAN TESIS

Atas dasar pertimbangan praktis pembaca, susunan tesis ini terdiri dari 5 (lima) BAB yaitu:

1. BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang masalah, pemasalahan, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, dan sistematika penulisan

2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisikan kerangka berpikir yang melandasi pemikiran penulisan dalam melakukan penelitian

3. BAB III GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

Menguraikan sejarah TransJakarta, desain bus, shelter, profil BLU TransJakarta, koridor TransJakarta, operator TransJakarta.

4. BAB IV METODE PENELITIAN

Berisi tentang pendekatan penelitian, lokasi penelitian, populasi, sampel, teknik pengumpulan data, operasionalisasi konsep serta rencana analisa

5. BAB V HASIL PENELITIAN

Merupakan uraian hasil penelitian yang dilakukan dilapangan

6. BAB VI PEMBAHASAN

7. BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi kesimpulan dan saran sehubungan dengan berbagai temuan yang diperoleh.

