

Implementasi Crime Prevention Through Environmental Design (Cpted) Terhadap Tempat Parkir Motor Di Apartemen X

¹ Rahmat Sugiarto, ² Lucky Nurhadiyanto

¹ Program Studi Kriminologi, Universitas Budi Luhur, Jakarta Selatan

² Program Studi Kriminologi, Universitas Budi Luhur, Jakarta Selatan

E-mail: ¹2143510036@student.budiluhur.ac.id

ABSTRAK

Tingginya angka pencurian kendaraan bermotor (curanmor) di Kota Tangerang menuntut adanya sistem pengamanan yang adaptif pada hunian vertikal. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas sistem pengamanan area parkir di Apartemen X menggunakan pendekatan *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED). Menggunakan metode kualitatif deskriptif, pengumpulan data dilakukan melalui observasi lapangan, studi pustaka, serta wawancara mendalam dengan petugas keamanan, operator CCTV, dan pengelola gedung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan CPTED di Apartemen X secara umum sudah memadai, ditandai dengan nihilnya insiden pencurian kendaraan. Aspek kekuatan utama terletak pada penerapan Natural Access Control melalui one gate system berbasis teknologi (*License Plate Recognition*), serta *Territorial Reinforcement* yang didukung oleh pemeliharaan lingkungan (*maintenance*) yang baik dan pencahayaan LED yang optimal. Namun, evaluasi menemukan adanya celah keamanan pada aspek *Designation* dan *Definition*, yaitu penyalahgunaan area lobi sebagai "jalan tikus" untuk aktivitas bongkar muat (*loading*) yang tidak sesuai regulasi, serta keterbatasan Natural Surveillance dari unit hunian ke area parkir akibat desain struktur gedung. Oleh karena itu, pengamanan saat ini sangat bergantung pada pengawasan formal (CCTV dan patroli) untuk menutup celah pengawasan alami tersebut. Penelitian ini merekomendasikan penegakan zonasi area loading dan optimalisasi pengawasan teknis sebagai strategi environmental redesign guna meminimalisir peluang kejahatan di masa depan.

Kata kunci : *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED), Curanmor, Keamanan Apartemen, Pengawasan Alami.

ABSTRACT

The high rate of motor vehicle theft in Tangerang City demands an adaptive security system for vertical housing. This study aims to evaluate the effectiveness of the parking area security system at Apartment X using the Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) approach. Using a descriptive qualitative method, data collection was conducted through field observations, literature reviews, and in-depth interviews with security guards, CCTV operators, and building management. The results indicate that the implementation of CPTED at Apartment X is generally adequate, evidenced by the absence of vehicle theft incidents. The main strength lies in the application of Natural Access Control through a technology-based one-gate system (License Plate Recognition), as well as Territorial Reinforcement supported by good environmental maintenance and optimal LED lighting. However, the evaluation found security gaps in the Designation and Definition aspects, specifically the misuse of the lobby area as a shortcut for unauthorized loading and unloading activities, and limited Natural Surveillance from residential units to the parking area due to the building's structural design. Consequently, current security relies heavily on formal surveillance (CCTV and patrols) to cover these natural surveillance gaps. This study recommends

enforcing loading zone regulations and optimizing technical surveillance as an environmental redesign strategy to minimize crime opportunities in the future.

Keywords : *Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED), Motor Vehicle Theft, Apartment Security, Natural Surveillance.*

1. PENDAHULUAN

Pertumbuhan ekonomi dan keterbatasan lahan di kawasan Kota Tangerang mendorong perubahan pola hunian masyarakat dari horizontal menjadi vertikal (apartemen). Industri merespons kebutuhan ini dengan mengembangkan bisnis Apartemen sebagai hunian modern. Namun, dalam bisnis properti, nilai jual tidak lagi hanya bergantung pada estetika atau kelengkapan fasilitas seperti area komersial dan sarana olahraga, melainkan sangat bergantung pada aspek keamanan (*security*) dan privasi. Rasa aman merupakan kebutuhan dasar penghuni, terutama terkait perlindungan terhadap aset berharga seperti kendaraan yang diparkir di area hunian.

Keamanan di area apartemen menjadi isu yang *urgent* mengingat tingginya angka kriminalitas di wilayah penyangga ibu kota. Berdasarkan data EMP Pusiknas Bareskrim Polri, Kota Tangerang tercatat sebagai wilayah dengan tingkat kerawanan tertinggi di bawah hukum Polda Metro Jaya. Pada periode 1 hingga 10 Agustus 2023 saja, Polres Metro Tangerang Kota menindak 50 kasus pencurian kendaraan bermotor roda dua (Curanmor R-2), angka tertinggi dibandingkan wilayah lain seperti Jakarta Selatan. Fenomena ini diperparah dengan modus operandi pelaku yang semakin nekat, mulai dari beraksi secara berkelompok, menggunakan senjata api, hingga melakukan aksinya di siang hari saat aktivitas warga sedang tinggi (Pusiknas Bareskrim Polri, 2023).

Tingginya angka kejahatan ini sejalan dengan pandangan Ediwarman et al. (2015) dan Utari (2012) yang menyatakan bahwa kejahatan dapat

dipengaruhi oleh faktor ekonomi dan lingkungan. Desakan ekonomi dan tingginya pengangguran seringkali menjadi pendorong internal (motivasi) bagi pelaku. Namun demikian, kejahatan tidak akan terjadi jika tidak ada kesempatan yang didukung oleh faktor lingkungan (*opportunity*). Area parkir apartemen yang luas, tertutup, dan memiliki akses publik (area komersial) seringkali menjadi target empuk (*soft target*) jika tidak dikelola dengan desain keamanan yang tepat.

Saat ini, upaya pengamanan di beberapa Apartemen umumnya masih bertumpu pada pendekatan konvensional, yaitu penempatan tenaga keamanan (Satpam) dan penggunaan CCTV. Namun, pengamanan yang hanya mengandalkan tenaga manusia (*manpower*) memiliki keterbatasan, seperti kelelahan (*fatigue*) dan *human error*. Seringkali, desain fisik lingkungan itu sendiri—seperti pencahayaan yang kurang, adanya "jalan tikus", atau pagar yang mudah dipanjat—justru memfasilitasi terjadinya kejahatan tanpa disadari (Rikiputra, 2017).

Fakta tingginya angka kriminalitas tersebut memperkuat urgensi untuk mengevaluasi efektivitas dalam pengamanan kendaraan bermotor di lingkungan hunian vertikal. Dalam praktiknya, pengamanan area parkir apartemen bukan hanya sekadar pemeriksaan akses masuk, melainkan juga menyangkut strategi desain lingkungan yang mampu membatasi peluang gerak pelaku kejahatan. Namun demikian, efektivitas standar keamanan ini sering kali dipertanyakan karena adanya celah pada desain fisik bangunan yang tidak terawasi dengan baik. Setiap kawasan

apartemen memiliki karakteristik kerawanan yang berbeda, bergantung pada lokasi geografis, tata letak bangunan, dan kebijakan manajemen properti yang berlaku. Hal ini menimbulkan tantangan tersendiri dalam menjaga konsistensi serta keandalan sistem keamanan bagi penghuni.

Fenomena menarik ditemukan di Apartemen X ketika peneliti melakukan observasi awal. Di tengah maraknya kasus pencurian kendaraan di area hunian sekitar wilayah Kota Tangerang, Apartemen X mencatatkan data insiden kejahatan nihil (*zero accident*) khususnya terkait pencurian kendaraan bermotor dalam 5 tahun terakhir. Kondisi ini menjadi anomali positif yang kontras jika dibandingkan dengan apartemen-apartemen lain yang masih bergelut dengan isu keamanan parkir.

Ketiadaan insiden kejahatan di Apartemen X bukanlah alasan untuk mengabaikan penelitian, melainkan justru menjadi urgensi untuk meneliti faktor determinan apa yang membuat sistem keamanan di lokasi ini berhasil. Apakah keberhasilan ini murni karena penerapan desain lingkungan (CPTED) yang sempurna, ataukah karena ketatnya manajemen pengamanan (Satpam/SOP)? Menjadikan Apartemen X sebagai model percontohan (*role model*) merupakan salah satu urgensi untuk merumuskan standar keamanan parkir yang efektif bagi hunian lain. Oleh karena itu, penelitian ini tidak berfokus pada pengendalian kejahatan yang sudah terjadi, melainkan bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas penerapan elemen CPTED yang telah berjalan di Apartemen X.

Dengan demikian, penelitian ini berupaya memotret secara objektif apakah dan sejauh mana Apartemen X telah menerapkan aspek-aspek CPTED, melalui pertanyaan utama: “Bagaimana Implementasi prinsip Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) pada sistem pengamanan area parkir motor di Apartemen X saat ini?” Untuk

menjawabnya, penelitian ini bertujuan menganalisis dan mengevaluasi kondisi eksisting sistem pengamanan parkir berdasarkan prinsip-prinsip CPTED, mengidentifikasi celah keamanan fisik yang berpotensi dimanfaatkan pelaku pencurian kendaraan bermotor, serta merumuskan rekomendasi perbaikan desain lingkungan (*environmental redesign*) guna meminimalisir peluang terjadinya kejahatan di lingkungan apartemen. Adapun manfaat penelitian diharapkan dapat memperkaya khazanah ilmu Kriminologi—khususnya Kriminologi Visual dan pencegahan kejahatan—memperkuat literatur mengenai penerapan CPTED dalam konteks hunian vertikal di Indonesia, sekaligus menjadi bahan masukan dan evaluasi objektif bagi pengelola untuk meningkatkan standar keamanan fisik gedung dan merencanakan perbaikan fasilitas parkir yang lebih aman serta efisien.

2. LANDASAN TEORI

Crime Prevention through Enviromental Design (CPTED)

Konsep Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) pertama kali diperkenalkan secara komprehensif oleh C. Ray Jeffery pada tahun 1971 melalui bukunya yang berjudul sama. (Jeffery, 1971) mengajukan sebuah pendekatan radikal yang berbeda dari metode kriminologi tradisional. Jika pendekatan konvensional berfokus pada penanganan pelaku kejahatan setelah kejadian berlangsung (*offender-focused*), CPTED menawarkan strategi preventif dengan memanipulasi variabel lingkungan fisik tempat kejahatan mungkin terjadi. Jeffery mendefinisikan pendekatan ini sebagai upaya pengendalian perilaku kriminal melalui rekayasa lingkungan (*environmental engineering*) dan perencanaan kota, di mana desain fisik digunakan sebagai

instrumen utama untuk mereduksi peluang terjadinya kejahatan.

Dalam kerangka berpikirnya, Jeffery (1971) mengkritik keras efektivitas dari "Model Pencegahan" (Deterrent Model) dan "Model Rehabilitasi" (Rehabilitative Model) yang selama ini mendominasi sistem peradilan pidana. Menurutnya, sistem hukum pidana, kepolisian, dan penjara seringkali gagal menyelesaikan akar masalah karena hanya bereaksi setelah kejahatan terjadi. Begitu pula dengan model rehabilitasi yang berfokus pada terapi individu atau pengentasan kemiskinan, dinilai belum cukup efektif menekan angka kriminalitas secara signifikan. Oleh karena itu, Jeffery mengusulkan model baru yang disebutnya sebagai New Model: Crime Control Through Environmental Engineering, yang menekankan bahwa pencegahan harus dimulai sebelum niat jahat bertemu dengan kesempatan.

Secara teoretis, CPTED berakar pada prinsip psikologi behavioristik (behavioralism) dan analisis sistem. Jeffery (1971) menjelaskan bahwa perilaku manusia—termasuk perilaku kriminal—adalah respon terhadap lingkungan fisiknya. Dengan demikian, jika lingkungan dirancang sedemikian rupa untuk menghilangkan "imbalan" (reward) dari tindak kejahatan dan meningkatkan risiko atau kesulitan bagi pelaku, maka perilaku kriminal dapat dicegah. Ini melibatkan integrasi ilmu pengetahuan dan teknologi dalam perancangan ruang, di mana setiap elemen desain seperti pencahayaan, tata letak jalan, hingga penempatan fasilitas umum, dihitung dampaknya terhadap kontrol perilaku manusia.

Pendekatan ini bersifat sangat interdisipliner, menggabungkan sosiologi, hukum, penologi, dengan bidang-bidang teknis seperti arsitektur, perencanaan kota (urban planning), dan analisis sistem (Jeffery, 1971). Dalam konteks pengamanan modern, teori Jeffery

menjadi fondasi bahwa keamanan tidak bisa hanya diserahkan kepada personel keamanan (satpam) atau polisi semata, melainkan harus terintegrasi dalam cetak biru (blueprint) pembangunan gedung itu sendiri. Sebuah lingkungan yang dirancang dengan prinsip CPTED yang baik akan mampu menciptakan pengawasan alami dan kontrol akses yang bekerja secara otomatis tanpa memerlukan intervensi manusia yang berlebihan.

Relevansi teori C. Ray Jeffery dalam penelitian ini terletak pada pemahaman bahwa keberhasilan keamanan di suatu lokasi, seperti Apartemen X, sangat mungkin dipengaruhi oleh kualitas desain lingkungannya. Dengan menggunakan kacamata CPTED, fenomena nihilnya kejahatan (zero accident) di Apartemen X dapat dianalisis bukan sebagai kebetulan, melainkan sebagai hasil dari environmental engineering yang efektif—baik disengaja maupun tidak. Penelitian ini menggunakan kerangka Jeffery untuk membedah bagaimana elemen fisik bangunan berkontribusi dalam membatasi peluang gerak pelaku kejahatan, sehingga menciptakan lingkungan yang resisten terhadap ancaman pencurian kendaraan bermotor.

3. METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang kerap disebut sebagai metode naturalistik karena dilaksanakan pada situasi yang berlangsung secara wajar di lapangan (*natural setting*), tanpa adanya rekayasa maupun intervensi dari peneliti (Sugiyono, 2019). Penekanan pada pendekatan kualitatif dipilih karena memungkinkan penggalian data dan analisis yang lebih mendalam untuk memahami upaya pengendalian kejahatan pencurian kendaraan melalui desain dan pengelolaan lingkungan di Apartemen X dengan kerangka CPTED.

Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif, yaitu penelitian yang bertujuan menggambarkan fenomena secara faktual dan menyeluruh berdasarkan data yang diperoleh di lapangan. Ciri utamanya adalah data yang dikumpulkan berupa kata-kata dan gambar, bukan angka-angka, dan seluruh data dipandang penting untuk memahami subjek yang dikaji (Kusumastuti et al., 2020). Dalam konteks penelitian ini, pendekatan deskriptif kualitatif digunakan untuk memotret kondisi keamanan Apartemen X apa adanya—tanpa manipulasi atau perlakuan tambahan—agar dapat mengungkap secara jelas titik rawan, celah pengamanan, serta praktik pengendalian yang berjalan. Tujuan akhirnya adalah memberikan gambaran nyata mengenai kondisi keamanan dan peluang terjadinya pencurian kendaraan, sekaligus menjelaskan variabel-variabel yang berkaitan dengan penerapan CPTED (misalnya kontrol akses, pengawasan, penegakan teritorial, dan pemeliharaan) secara kontekstual.

Penelitian menggunakan Observasi, Wawancara dan Studi Pustaka. Observasi dipahami sebagai proses yang kompleks karena melibatkan aspek biologis dan psikologis, terutama proses pengamatan dan ingatan (Hadi, 2001). Dalam penelitian ini, observasi dilakukan untuk mengamati kondisi keamanan dan kerentanan ruang di Apartemen X—terutama pada area parkir dan jalur akses—dengan menilai elemen-elemen CPTED seperti pola kontrol akses, kualitas pengawasan (pencahayaan dan cakupan CCTV), adanya batas/penanda teritorial, serta kondisi pemeliharaan lingkungan. Temuan observasi menjadi data primer yang dianalisis.

Wawancara digunakan ketika peneliti membutuhkan pemahaman yang lebih mendalam dari responden dengan jumlah terbatas, baik untuk mengidentifikasi permasalahan maupun menggali informasi kontekstual terkait

situasi yang diteliti (Sugiyono, 2019). Dalam penelitian ini, wawancara dilakukan oleh tiga orang pengala petugas keamanan dan orang-orang terkait yang bertanggung jawab terhadap Apartemen X terkait pola kejadian, titik rawan, SOP pengamanan, kendala pengawasan Apartemen X

Terakhir Studi pustaka. Melalui studi pustaka, peneliti dapat mengakses dan memanfaatkan pemikiran serta informasi yang mendukung fokus penelitian. Dalam penelitian ini, studi pustaka digunakan untuk memperkuat kerangka konseptual mengenai curanmor, keamanan hunian vertikal, *Routine Activity Theory*, serta CPTED dan prinsip-prinsipnya sebagai dasar analisis dan perumusan rekomendasi pengendalian kejahatan pencurian kendaraan berbasis desain dan pengelolaan lingkungan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL OBSERVASI TEMPAT

Berdasarkan pengamatan fisik yang dilakukan di lokasi penelitian, ditemukan beberapa kondisi terkait sarana fisik, sistem keamanan, dan pola penggunaan ruang di Apartemen X. Temuan observasi ini dikelompokkan berdasarkan aspek-aspek fisik bangunan dan lingkungan sebagai berikut:

Kondisi Fisik Akses Masuk dan Pagar Pembatas

Akses utama menuju kawasan apartemen hanya melalui satu gerbang (*one gate system*) yang berfungsi sebagai pintu masuk dan keluar. Secara fisik, area ini dibatasi oleh pagar dengan ketinggian 160 cm yang pada bagian atasnya dilengkapi dengan kawat duri (*razor wire*) untuk mencegah upaya pemanjatan.



Gambar 1. Foto Gate, Pagar, dan Area Masuk Apartemen

Sistem akses di gerbang utama menggunakan palang otomatis (*boom gate*) yang terintegrasi dengan teknologi pembaca pelat nomor (*license plate recognition*). Bagi penghuni, akses masuk dilakukan secara mandiri (*self-service*) menggunakan kartu akses hunian (*tap card*), sedangkan bagi tamu atau pengunjung umum diberlakukan sistem pembayaran non-tunai (*cashless*) seperti e-money atau Flazz. Pos keamanan di gerbang utama dijaga oleh petugas keamanan selama 24 jam.

Pola Akses dan "Jalan Tikus"

Meskipun pengamanan difokuskan pada gerbang utama, hasil observasi menemukan adanya aktivitas di area lobi utama yang kerap dijadikan akses alternatif atau "jalan tikus". Akses ini sering digunakan oleh penghuni yang memiliki kios untuk memasukkan barang atau melakukan transaksi dengan jasa ekspedisi. Secara regulasi gedung, aktivitas *loading* barang seharusnya dilakukan di pos *basement* dengan surat izin dari *Building Management*, namun pada praktiknya area lobi masih digunakan untuk tujuan tersebut.



Gambar 1. Akses Jalan Tikus di Area Apartemen



Gambar 3. Pos Penerimaan Barang dan Loker Penyimpanan Barang

Sementara itu, dalam konteks Akses Kontrol, terlihat sistem zonasi yang sudah baik. Seperti yang terlihat di dalam gambar 5.4 dibawah ini, Lobby Ini Adalah batasan antara public dengan penghuni, contohnya seperti ada grab yang sudah janjian dengan penghuni batasnya hanya sampai depan lobby. Serta untuk memasuki area Privat, pintu sudah dilengkapi teknologi yang menggunakan *access card* khusus penghuni

Sistem Pengawasan (*Surveillance*) dan Pencahayaan

Di area parkir dan lingkungan sekitar apartemen, sistem pengawasan didukung oleh kamera CCTV yang aktif 24 jam. Terdapat ruang kontrol khusus (*control room*) yang menampilkan seluruh sudut pantauan kamera. Selain pengawasan elektronik, kondisi pencahayaan di area parkir menggunakan lampu LED yang memberikan penerangan memadai pada malam hari. Tidak ditemukan lampu yang mati pada saat observasi dilakukan.



Gambar 2. Kondisi Pencahayaan Area Parkir

Untuk mengatasi titik buta (*blind spot*) di area parkir yang berbelok atau tertutup pilar, pos Security tidak terhalang apapun, semua dapat terkontrol karna open space tanpa partisi, dan ditambah double security yang di pantau juga melalui cctv yang terdapat 34 titik baik di B2, B1 maupun di GF.

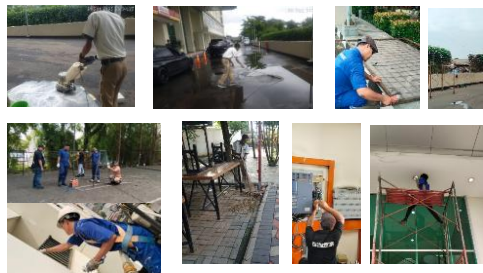


Gambar 3. Line of Sight Pos Security

Untuk CCTV terpasang dengan banyak dan Presisi, memungkinkan seluruh Area terpantau maksimal 24 jam,

Perawatan Lingkungan (Maintenance)

Kondisi lingkungan fisik terpantau terawat dengan baik. Tanaman dan semak-semak di area taman dipangkas secara rutin oleh petugas *gardener* sehingga tidak tumbuh liar yang dapat menghalangi pandangan atau menjadi tempat persembunyian. Dari segi kebersihan, area parkir dan ruang publik terlihat bersih dari tumpukan sampah atau barang rongsokan.



Gambar 6. Kegiatan Perawatan Rutin Area Apartemen

Terkait pemeliharaan fasilitas, proses penggantian atau perbaikan sarana yang rusak (seperti lampu mati atau pagar berlubang) memiliki standar waktu penanganan (*response time*) sekitar 10 hingga 15 menit setelah laporan diterima, dengan catatan suku cadang tersedia.

HASIL WAWANCARA

Data wawancara diperoleh melalui diskusi dengan tiga informan kunci, yaitu Komandan Regu/Danru Security, Operator CCTV, dan Leader Housekeeping. Berikut adalah deskripsi temuan hasil wawancara terkait situasi keamanan di Apartemen X:

Strategi Pengamanan dan Kontrol Akses

Berdasarkan keterangan operator CCTV, seluruh perimeter atau tembok keliling apartemen dipantau penuh melalui kamera pengawas. Informan menegaskan bahwa tidak ada akses ilegal atau jalan pintas dari luar area apartemen karena kondisi fisik pagar yang memadai. Hal ini disampaikan oleh Operator CCTV dalam wawancara:

“Kalau buat ring keliling area apartemen sih saya pastikan gak ada jalan pintas ya. Semua pagar tembok kita monitor lewat CCTV 24 jam, jadi sejauh ini aman semua.”

Pernyataan tersebut diperkuat oleh Danru Security yang menjelaskan kondisi fisik pagar bagian belakang:

“Betul, apalagi pagar belakang itu cukup tinggi. Belum pernah ada kejadian

orang lompat atau nerobos masuk-keluar dari sana. Semua terkontrol.”

Terkait identifikasi kendaraan di jam sibuk, petugas keamanan melakukan penyaringan (*screening*) tamu dan penghuni dengan mengandalkan hafalan terhadap kendaraan penghuni serta pemeriksaan kartu akses. Danru Security menjelaskan mekanismenya sebagai berikut:

“Ya kita lihat aksesnya, tapi kuncinya kita juga harus hafal kendaraan penghuni. Jadi meskipun ramai, identifikasi tetap jalan.”

Pola Patroli dan Respon Keadaan Darurat

Sistem patroli keamanan dilakukan secara terjadwal dengan menggunakan sistem "Gatur" (Penjagaan dan Pengaturan). Danru Security mendeskripsikan alat kontrol tersebut sebagai bukti fisik patroli anggota:

“Gatur itu titik kontrol buat patroli, Mas. Bentuknya kayak alas sensor yang ditempel di tembok. Itu salah satu bukti kalau anggota beneran keliling.”

Mekanisme penggunaan alat tersebut dijelaskan lebih lanjut oleh Operator CCTV:

“Cara kerjanya, alat patrolinya ditempel ke situ terus getar. Artinya security sudah lewat dan ngecek titik itu. Ada di setiap lantai, dari basement B2 sampai rooftop.”

Adapun frekuensi patroli dilakukan sebanyak tiga kali dalam satu hari. Danru Security merinci jadwal tersebut:

“Satu hari tiga kali. Jam 09.00 pagi, terus malam jam 21.00, sama terakhir subuh sekitar jam 04.30 atau 05.00. Semua titik gatur wajib discan.”

Mengenai kecepatan respon (*response time*), Operator CCTV mengklaim bahwa tim keamanan memiliki standar waktu yang cepat jika

terjadi insiden atau aktivitas mencurigakan yang terpantau CCTV:

“Setiap sudut parkir berfungsi dan termonitor. Kalau ada apa-apa, respons kita cepat, sekitar 1-2 menitan tim sudah sampai lokasi.”

Kerawanan dan Rekam Jejak Kejahatan

Menurut data yang disampaikan informan, jam paling rawan (puncak aktivitas) terjadi antara pukul 18.00 hingga 21.00 WIB, saat penghuni pulang kerja. Informan mengidentifikasi bahwa kerawanan tertinggi bukan pada tengah malam, melainkan pada jam pulang kerja di mana volume kendaraan meningkat drastis. Operator CCTV menjelaskan:

“Kalau jam paling rawan itu pas 'traffic' tinggi, antara jam 18.00 sampai 21.00, pas jam orang pulang kerja. Itu butuh pengawasan ekstra.”

Terkait rekam jejak kejahatan, hingga saat wawancara dilakukan, belum ditemukan adanya kasus pencurian kendaraan bermotor (curanmor) di lokasi. Danru Security menyatakan:

“Alhamdulillah, selama saya di sini pencurian di area apartemen tidak ada.”

Peran Pemeliharaan dalam Keamanan

Selain petugas keamanan, divisi kebersihan dan pertamanan turut berperan dalam menjaga keamanan lingkungan, khususnya terkait visibilitas (pandangan). *Leader Housekeeping* menjelaskan rutinitas timnya dalam merawat tanaman agar tidak menghalangi pengawasan:

“Iya, tim gardener (taman) juga rutin kerja. Kalau ada pohon atau semak yang rimbun dan mulai nutupin pandangan, langsung kita benerin biar area parkir tetap terbuka pemantauannya.”

Kondisi penerangan di area parkir, termasuk di sudut-sudut ruangan, juga dipastikan memadai untuk mendukung

pemantauan. Operator CCTV menambahkan:

“Untuk area pojok-pojok parkirannya semuanya terang kok, Mas. Lagipula dibantu monitor CCTV juga, jadi terpantau jelas dari pos.”

PEMBAHASAN

Pengawasan dengan pendekatan natural/alami (Natural Surveillance)

Penerapan natural surveillance pada area parkir Apartemen X terutama tampak dari kombinasi pengawasan elektronik dan dukungan desain pencahayaan. Dari sisi observasi, area parkir dipantau CCTV 24 jam melalui control room, dengan lampu LED yang memadai dan tidak ditemukan lampu mati saat observasi dilakukan. Bahkan, untuk meminimalkan blind spot akibat belokan/pilar, pengawasan diperkuat dengan penempatan CCTV pada 34 titik yang mencakup GF, B1, dan B2, serta konfigurasi pos keamanan yang open space tanpa partisi sehingga garis pandang dari pos tetap terbaca. Efektivitas ini konsisten dengan temuan studi CPTED di Seoul yang menunjukkan bahwa kecukupan CCTV, pencahayaan, dan pemeliharaan berperan signifikan dalam menurunkan *fear of crime* (Lee et al., 2016).

Temuan tersebut dikonfirmasi oleh wawancara. Operator CCTV menegaskan area pojok parkirannya “terang” dan tetap terpantau dari pos melalui CCTV. Sejalan dengan penelitian Novrial & Octavia (2022) bahwa area parkir yang gelap atau pencahayaan yang tidak memenuhi standar dapat menurunkan visibilitas pengguna sekaligus melemahkan pengawasan.

Selain itu, informan juga menyebut jam paling rawan justru terjadi ketika traffic tinggi (18.00–21.00), sehingga kebutuhan pengawasan ekstra berada pada periode transisi pulang kerja, bukan semata tengah malam. Pada titik ini, natural surveillance di Apartemen X

bekerja bukan hanya sebagai “fasilitas pengawasan”, tetapi sebagai mekanisme yang diarahkan pada waktu risiko (*risk time*) yang jelas.

Namun, ada batas struktural yang perlu dicatat: desain bangunan apartemen bertipe *kondominium* dengan parkir berada di basement menyebabkan “*eyes on the street*” dari unit/koridor ke area parkir tidak tersedia. Artinya, pengawasan alami berbasis warga (*resident guardianship*) relatif lemah, sehingga sistem lebih bergantung pada *guardianship formal* (petugas) dan perangkat (CCTV, pencahayaan). Dalam kerangka *Routine Activity Theory* Cohen & Felson (1979), kondisi ini membuat “*capable guardian*” tidak otomatis hadir melalui aktivitas penghuni, tetapi harus diproduksi melalui operasi keamanan (operator CCTV, patroli, penjagaan gerbang).

Kompensasi atas keterbatasan tersebut tampak pada penguatan surveilans terorganisasi. Wawancara menunjukkan patroli menggunakan sistem “Gatur” sebagai bukti patroli, dengan frekuensi tiga kali sehari (pagi, malam, subuh) dan klaim response time 1–2 menit ketika ada kejadian mencurigakan. Pola ini mengindikasikan bahwa Apartemen X tidak hanya mengandalkan desain/pemasangan, tetapi juga menutup gap desain melalui SOP operasional.

Kontrol akses melalui desain yang “humanis” (Natural Access Control)

Dari temuan observasi, kontrol akses Apartemen X berangkat dari prinsip “memusatkan pintu masuk” (*one gate system*). Akses utama hanya melalui satu gerbang, dilengkapi boom gate yang terintegrasi LPR (*license plate recognition*). Untuk penghuni berlaku tap card, sedangkan pengunjung menggunakan pembayaran non-tunai (*cashless*). Pos keamanan di gerbang utama dijaga 24 jam. Dalam praktik CPTED, pemusatan akses seperti ini

membuat alur masuk-keluar lebih mudah difilter, dipantau, dan diprediksi.

Wawancara memperkuat narasi tersebut: perimeter/tembok keliling dipantau CCTV 24 jam dan informan menyatakan tidak ada akses ilegal dari luar (jalan pintas/nerobos pagar) karena kondisi fisik pagar memadai dan “terkontrol”. Pada jam sibuk, screening dilakukan dengan kombinasi pemeriksaan kartu akses dan pengenalan kendaraan penghuni (hafalan petugas).

Triangulasi ini menunjukkan bahwa kontrol akses Apartemen X bukan hanya berbasis teknologi (*LPR, tap card, boom gate*), tetapi juga berbasis praktik sosial-keamanan (pengetahuan petugas terhadap pola kendaraan). Meski demikian, terdapat “titik buta” penting pada kontrol akses yang muncul dari perbedaan antara aturan formal dan praktik lapangan. Observasi menemukan adanya akses alternatif di lobi yang kerap menjadi “jalan tikus” untuk aktivitas loading/transaksi ekspedisi, padahal regulasi gedung mengharuskan loading dilakukan di pos basement dengan surat izin Building Management. Akses alternatif internal menciptakan “jalur transisi” yang berpotensi menambah peluang penyusupan/penyamaran. Lebih lanjut hal ini secara langsung melemahkan prinsip filter ruang (yang idealnya menyempitkan akses ke titik resmi) dan dapat mengurangi konsistensi screening—terutama ketika traffic tinggi (18.00–21.00) yang sudah diidentifikasi sebagai jam rawan.

Sebagai pembanding konseptual, studi model penataan parkir kampus oleh (Affif & Novrial, 2021) menekankan bahwa portal parkir otomatis/tanda masuk serta jalur pedestrian khusus membantu pengendalian akses dan memudahkan petugas mengamati siapa yang masuk-keluar. Dalam konteks Apartemen X, perangkat “filter” di gerbang sudah kuat, tetapi konsistensi filter perlu diperluas hingga akses-akses internal yang secara praktik masih “dinegosiasikan” (lobi

sebagai loading). Dengan kata lain, kontrol akses humanis tidak cukup hanya “nyaman dan cepat”, tetapi harus konsisten antara aturan, desain sirkulasi, dan disiplin implementasi.

Aspek teritorial parkir (*Territorial Reinforcement*)

Penegasan teritorial pada Apartemen X tampak melalui rambu/marka dan aturan yang mendefinisikan perilaku serta batas penggunaan ruang (misalnya penanda fungsi dan house rules). Selain itu, pembagian ruang publik–privat juga terbaca pada area lobi, di mana akses pihak luar (misalnya ojek online) dibatasi sampai depan lobi, sedangkan pintu menuju area privat menggunakan access card khusus penghuni.

Secara CPTED, elemen-elemen ini memperkuat “*sense of ownership*”: pengguna sah tahu ruang mana yang bisa diakses, sementara pihak asing lebih mudah dikenali. Namun, temuan observasi juga mengindikasikan kelemahan pada aspek deterrence visual (“*show of force*”). Penempatan pos satpam dinilai tidak mencolok karena berada di balik tanaman dan berkamuflase.

Ini adalah titik buta teritorial: meskipun pengawasan bisa tetap berjalan (karena patroli dan CCTV), sinyal psikologis bahwa ruang tersebut “dijaga” dapat berkurang. Literatur CPTED oleh Satuti & Priyanto (2025) menegaskan bahwa tujuan *show of force* yaitu meningkatkan persepsi risiko pelaku dan mempermudah deteksi ancaman; sehingga kehadiran kontrol (baik manusia maupun simbolik) semestinya juga “terbaca” oleh lingkungan. Dalam kacamata *Routine Activity Theory*, pos yang tidak terlihat bisa disalahartikan oleh pelaku sebagai ketiadaan penjaga (Absence of Capable Guardian) sehingga mendukung terjadinya kejahatan.

Kondisi ini tidak berarti pos harus terlihat mencekam/menakutkan, dan estetika memang perlu tetap dijaga

mengingat ini Adalah hunian umum, namun tidak sampai menutupi visibilitas pos dari sudut pandang pelaku potensial. Apalagi, jam rawan yang diidentifikasi berada pada traffic tinggi (18.00–21.00) ketika banyak aktivitas keluar-masuk; pada jam ini *deterrence* visual dan keterbacaan aturan cenderung paling dibutuhkan.

Pemeliharaan lingkungan sebagai pendukung pencegahan (Maintenance)

Prinsip maintenance di Apartemen X muncul kuat dan relatif konsisten antara observasi dan wawancara. Observasi mencatat tanaman/semak dipangkas rutin agar tidak menjadi tempat persembunyian dan tidak menghalangi pandangan; area parkir serta ruang publik terlihat bersih dari sampah/barang rongsokan. Bahkan, terdapat standar response time perbaikan fasilitas (lampu/pagar) sekitar 10–15 menit setelah laporan diterima (dengan catatan suku cadang tersedia).

Wawancara dari pihak *housekeeping/gardener* juga menegaskan praktik ini: ketika semak/pohon mulai menutup pandangan, tim segera merapkannya agar area tetap terbuka untuk pemantauan. Secara CPTED, pemeliharaan yang menjaga visibilitas dan keteraturan ruang berfungsi sebagai sinyal kontrol sosial: ruang yang “dikelola” cenderung menekan peluang pelaku memanfaatkan area sebagai tempat bersembunyi atau melakukan preparasi tindakan.

Sebagai pembanding, kajian penataan parkir kampus oleh Affif & Novrial (2021) menunjukkan bahwa lemahnya maintenance (lantai berlumut, sampah berserakan) diposisikan sebagai masalah “citra dan manajemen” yang berpotensi melemahkan daya cegah lingkungan; karena itu diperlukan perawatan yang lebih mumpuni. Dalam konteks Apartemen X, temuan menunjukkan arah sebaliknya: pemeliharaan telah menjadi bagian dari

ekosistem keamanan (bukan sekadar estetika).

5. KESIMPULAN

Penerapan prinsip Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) pada sistem pengamanan area parkir di Apartemen X sudah berjalan dan relatif kuat, terutama pada aspek pengawasan (*surveillance*), kontrol akses (*access control*), dan pemeliharaan (*maintenance*)—namun masih terdapat celah implementasi yang berpotensi melemahkan efektivitasnya pada titik transisi tertentu.

Natural surveillance diterapkan melalui CCTV aktif 24 jam dengan control room, dukungan pencahayaan LED yang memadai, serta strategi penutupan blind spot dengan open *space line of sight* dan cakupan CCTV 34 titik (GF, B1, B2). Kondisi ini menunjukkan desain dan perangkat pengawasan sudah diarahkan untuk memaksimalkan visibilitas dan monitoring di basement parkir. Pada sisi operasional, pengawasan diperkuat dengan patroli terjadwal berbasis titik kontrol (Gatur) dan klaim response time 1–2 menit saat ada indikasi dari CCTV, termasuk kebutuhan pengawasan ekstra pada jam puncak 18.00–21.00.

Untuk *natural access control*, Apartemen X menerapkan *one gate system* dengan *boom gate* terintegrasi LPR, mekanisme tap card bagi penghuni dan *cashless* untuk tamu, serta penjagaan 24 jam pada gerbang utama. Selain itu, perimeter juga dinarasikan “terkontrol” dan dimonitor CCTV, sehingga akses ilegal dari luar dinilai minim. Namun, terdapat temuan penting yang melemahkan konsistensi kontrol akses: area lobi kerap menjadi akses alternatif (“jalan tikus”) untuk aktivitas *loading/ekspedisi*, padahal prosedur resmi mengarahkan loading ke pos basement dengan izin *Building Management*. Ini

menciptakan “jalur transisi” yang berpotensi mengurangi fungsi filter ruang.

Pada *territorial reinforcement*, penegasan wilayah didukung oleh rambu/marka dan pembacaan batas publik–privat (mis. pembatasan akses dari lobi ke area privat menggunakan access card). Akan tetapi, efek pencegahan melalui deterrence visual masih kurang optimal karena pos satpam tidak mencolok (berada di balik tanaman/berkamufase), sehingga “*show of force*” sebagai sinyal ruang dijaga menjadi kurang terbaca oleh calon pelaku. Keterbatasan lain adalah tidaknya tersedia “*eyes on the street*” karena parkir berada di basement (konsep kondominium), sehingga pengawasan alami berbasis penghuni tidak terbentuk dan sistem lebih bergantung pada pengawasan formal (petugas dan perangkat).

Terakhir, pada maintenance, Apartemen X menunjukkan praktik pemeliharaan yang konsisten: pemangkasan semak/tanaman rutin untuk menjaga garis pandang, kebersihan area parkir terjaga, serta standar perbaikan fasilitas (mis. lampu/pagar) sekitar 10–15 menit setelah laporan (jika *sparepart* tersedia).

Saran

Pengamanan area parkir Apartemen X saat ini dapat dikatakan baik dan fungsional: pengawasan berbasis CCTV–pencahaya–patroli sudah kuat, kontrol akses utama terpusat dan terdigitalisasi, serta maintenance mendukung visibilitas dan keteraturan ruang. Namun, untuk menjawab rumusan masalah secara kritis, masih ada dua titik perbaikan utama berdasarkan prinsip CPTED yaitu menertibkan akses alternatif/jalan tikus di lobi agar kontrol akses tidak bocor di jalur transisi, dan meningkatkan keterlihatan pos/kehadiran pengamanan (tanpa mengorbankan estetika) agar *deterrence* visual dan kontrol sosial lebih kuat. Sehingga saran yang peneliti berikan terfokus pada:

Tutup celah akses alternatif (prioritas tertinggi)

- Tertibkan “jalan tikus” via lobi untuk loading/ekspedisi: buat aturan yang benar-benar ditegakkan bahwa aktivitas loading hanya lewat jalur/pos basement (sesuai SOP), bukan lobi.
- Terapkan delivery pass (QR/tiket) + pencatatan identitas + plat kendaraan untuk vendor/kurir, dengan jam layanan tertentu (*time window*) agar *screening* tidak kacau pada jam padat.

Perkuat deterrence visual (*territorial reinforcement*)

- Buka visibilitas pos satpam: rapikan vegetasi yang menutupi pos dan atur lanskap agar pos terlihat dari sudut kedatangan kendaraan/orang. Tujuannya bukan menakut-nakuti, tapi membuat “ruang dijaga” terbaca.
- Tambahkan signage yang tegas dan informatif: area privat, akses penghuni, larangan masuk, jalur loading resmi, nomor darurat, “area diawasi CCTV”. Ini memperkuat batas publik–privat dan kontrol sosial.

DAFTAR PUSTAKA

- Affif, A. M., & Novrial, N. (2021). Implementasi Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) Pada Fasilitas Parkir Sepeda Motor (Studi Kasus: Kampus Fakultas Ilmu Budaya USU). *Tataloka*, 23(1), 127–137. <https://doi.org/10.14710/tataloka.23.1.127-137>
- Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach. *American Sociological Review*, 44(4), 588–608.
- Ediwarman, Dwiwarmi, S., & Trisna, W. (2015). *Monograf Kriminologi* (p. 61).
- Hadi, S. (2001). *METODOLOGI RESEACH* (4th ed.). YOGYAKARTA : Andi.

- Kusumastuti, A., Khoiron, A. M., & Achmadi, T. A. (2020). *METODE PENELITIAN KUANTITATIF*. Deepublish Publisher.
- Lee, J. S., Park, S., & Jung, S. (2016). Effect of crime prevention through environmental design (CPTED) measures on active living and fear of crime. *Sustainability (Switzerland)*, 8(9). <https://doi.org/10.3390/su8090872>
- NCPC, S. N. C. P. C. (2003). Crime Prevention through Environmental Design: Guide Book. *Prevention*, 68.
- Novrial, & Octavia, G. (2022). Evaluasi Keamanan dan Keselamatan Parkir Sepeda Motor Mal Podomoro City. *Talenta Conference Series: Energy and Engineering*, 5(1), 298. <https://doi.org/10.32734/ee.v5i1.1479>
- Pusiknas Bareskrim Polri. (2023). *Curanmor R-2 paling banyak dilaporkan di Polres Metro Tangerang Kota*. <https://pusiknas.polri.go.id>. https://pusiknas.polri.go.id/detail_artikel/curanmor_r-2_paling_banyak_dilaporkan_di_polres_metro_tangerang_kota%0A
- Rikiputra. (2017). *Defensible space: mencegah kejahatan melalui penataan ruang*. <https://steemit.com>. <https://steemit.com/@rikiputra>
- Satuti, Y. R., & Priyanto, S. (2025). *CPTED Sebagai Benteng Pertahanan dari Serangan Terorisme: Studi Kasus Pada Kantor Pemerintah X*. 7(4), 1401–1412. <https://review-unes.com>
- Sugiyono. (2019). *METODE PENELITIAN KUANTITATIF, KUALITATIF DAN R & D*. ALFABETA, CV.
- Utari, I. S. (2012). *Aliran dan teori dalam kriminologi*. Thafa Media.