



## Jakarta dari Kacamata Anak: Antara Lingkungan yang Nyaman dan Kebebasan Bergerak

Salsabila Shofiyyah, Syafa Kamila, Fitri Arlinkasari

Fakultas Psikologi Universitas YARSI, Jakarta, Indonesia

**Abstrak** — Urbanisasi global saat ini telah mencapai 55% dan diperkirakan meningkat sebesar 6% pada tahun 2050 (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2019). Di Indonesia, tingkat urbanisasi mencapai 56,7% pada tahun 2020, dengan laju pertumbuhan penduduk perkotaan sebesar 0,94% per tahun (Badan Pusat Statistik, 2020). Urbanisasi yang pesat menyebabkan peningkatan kepadatan penduduk dan kompleksitas mobilitas di kawasan perkotaan, yang berdampak pada cara anak-anak mempersepsikan lingkungan dan kemandirian mereka dalam bermobilitas. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara persepsi anak terhadap lingkungan dan kemandirian anak dalam bermobilitas atau *Children's Independent Mobility* (CIM), terutama mereka yang tinggal di Jakarta. Studi ini menggunakan teknik *cluster random sampling* dengan melibatkan 193 partisipan berusia 12–15 tahun yang berdomisili di Jakarta. Peneliti menggunakan dan memodifikasi tiga instrumen penelitian, yakni *Neighbourhood Environment Characteristics* (Evenson, 2006) dan *Children's Independent Mobility* (CIM) (Hillman, 1990). Hasil analisis menggunakan uji korelasi non-parametrik Spearman's rho menunjukkan adanya hubungan signifikan antara persepsi anak terhadap lingkungan dan CIM,  $r_s(193) = 0,257$ ,  $p < 0,05$ . Temuan ini mengindikasikan bahwa semakin positif persepsi anak terhadap lingkungannya, semakin tinggi tingkat CIM. Secara lebih spesifik, penelitian ini juga menemukan dimensi keamanan ( $r_s(193) = 0,185$ ,  $p < 0,05$ ) serta ketersediaan fasilitas lingkungan, (misal: akses transportasi umum, ruang terbuka hijau, dll) dalam variabel kualitas lingkungan memiliki kontribusi yang besar terhadap CIM. Artinya, lingkungan yang aman dengan fasilitas yang mudah diakses anak dalam keseharian mendukung tercapainya CIM. Studi ini berkontribusi pada pengembangan keilmuan Psikologi Lingkungan dan Psikologi Perkotaan dengan menyoroti peran persepsi anak terhadap lingkungan dalam membentuk CIM.

Kata kunci: *Children's Independent Mobility* (CIM), Kota Ramah Anak, Persepsi Lingkungan

### PENDAHULUAN

Secara global, arus urbanisasi mencapai 55% dan diproyeksikan meningkat menjadi 61% pada tahun 2050 (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2019). Indonesia menunjukkan tren serupa dengan tingkat urbanisasi yang tinggi, yaitu 56,64% pada tahun 2020 (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2019). Peningkatan urbanisasi setiap tahunnya berkontribusi pada



kepadatan penduduk di wilayah perkotaan (Sabitha, 2022). Contohnya, DKI Jakarta memiliki tingkat kepadatan penduduk yang sangat tinggi, mencapai 15.978 jiwa/km<sup>2</sup> pada tahun 2021 (Kusnandar, 2022).

Data UNICEF (2004) menunjukkan bahwa 43% penduduk Indonesia berusia di bawah 18 tahun tinggal di perkotaan, termasuk 9.318.960 anak di bawah usia 5 tahun. Bahkan, UNICEF (2004) memperkirakan bahwa pada tahun 2025, anak-anak akan mencakup 60% dari populasi perkotaan di Indonesia. Dengan jumlah yang signifikan ini, anak-anak memainkan peran penting dalam mengalami dan merespons kondisi serta lingkungan tempat tinggal mereka.

Kepadatan penduduk yang tinggi akibat urbanisasi di kota-kota Indonesia, termasuk Jakarta, berdampak pada berkurangnya Ruang Terbuka Hijau (RTH), yang saat ini hanya sekitar 5% dari total luas wilayah (Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, 2024). Alih fungsi RTH menjadi area terbangun, seperti perumahan, sekolah, dan infrastruktur transportasi, semakin umum terjadi. Selain itu, kepadatan penduduk di perkotaan juga meningkatkan risiko kecelakaan akibat tingginya volume lalu lintas (Finkelhor, 2000). Kondisi ini memengaruhi persepsi orang tua terhadap potensi bahaya yang dihadapi anak-anak.

Penelitian oleh Evenson dkk., (2006) menunjukkan bahwa karakteristik lingkungan, seperti ketersediaan RTH, fasilitas, dan tingkat keamanan, berpengaruh terhadap kesejahteraan anak. Ketika lingkungan kekurangan elemen-elemen positif ini, interaksi anak dengan lingkungan dapat menjadi terbatas. Akibatnya, anak-anak kehilangan kesempatan untuk mengeksplorasi alam, bermain bebas, dan mengembangkan keterampilan sosial di ruang publik (Chawla, 2001).

Lingkungan kota yang ramah anak merupakan faktor penting dalam mendukung perkembangan dan kesejahteraan anak. Salah satu aspek penting dari kota yang ramah anak adalah dukungannya terhadap kemandirian anak dalam bermobilitas. Aspek ini tercermin dalam konsep *Children's Independent Mobility* (CIM), yaitu kemampuan anak untuk bermobilitas secara mandiri di ruang publik dan mengakses fasilitas umum di kota mereka untuk seperti bermain, bersosialisasi, bersekolah tanpa pendampingan orang dewasa (Hillman dkk., 1990). Namun, di banyak kota, CIM



semakin terbatas akibat dominasi kendaraan bermotor, minimnya ruang bermain yang aman, serta kekhawatiran orang tua terhadap keselamatan anak (Fotel & Thomsen, 2004).

Persepsi anak terhadap lingkungan kotanya termasuk rasa nyaman, keamanan, dan daya tarik ruang merupakan faktor penting yang mempengaruhi kemauan mereka untuk menjelajah secara mandiri (Kyttä, 2004). Misalnya, anak cenderung lebih suka berjalan kaki atau bersepeda jika mereka merasa trotoar lebar, taman menarik, dan rute sekolah aman. Sebaliknya, persepsi negatif, seperti ketakutan terhadap lalu lintas atau orang asing, dapat membatasi mobilitas mereka (Carver dkk., 2014). Penelitian di Belanda menunjukkan bahwa anak-anak mempersepsikan lingkungan kota mereka dengan cara yang berbeda—positif, negatif, atau campuran berdasarkan pengalaman mereka (Hume, 2004). Lingkungan yang dipersepsikan positif adalah tempat di mana anak-anak merasa aman dan bebas bersosialisasi dengan teman sebaya serta dapat berperilaku dan diperlakukan seperti orang dewasa. Sebaliknya, ruang yang dipersepsikan negatif adalah ruang yang dianggap kotor dan berbahaya. Di sisi lain, lingkungan yang dipersepsikan campuran mencakup ruang yang memiliki elemen positif dan negatif, di mana anak-anak bisa menikmati beberapa aspek ruang tersebut, tetapi juga merasa cemas atau tidak nyaman dengan elemen-elemen tertentu (Hume, 2004).

Dalam beberapa dekade terakhir, *Children's Independent Mobility* (CIM) mengalami penurunan di berbagai negara, termasuk Inggris (Hillman dkk., 1990; O'Brien dkk., 2000), Australia (Tandy, 1999), Italia (Prezza dkk., 2001), Amerika Serikat (McDonald, 2007), Swedia (Bjo, 2002), dan Finlandia (Syava, 1991). Penurunan ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti meningkatnya persepsi orang tua terhadap ketidakamanan lingkungan (Shokoohi dkk., 2012), pembatasan CIM akibat tidak adanya izin dari orang tua karena rasa tidak nyaman dan takut dianggap sebagai orang tua yang lalai (Tranter, 2006), serta kekhawatiran orang tua terhadap bahaya lalu lintas dan ancaman dari orang asing Timperio dkk., (2004). Masalah lain juga muncul dari lalu lintas yang terlalu padat dan cepat, penyeberangan jalan yang tidak aman, serta kurangnya pengawasan di tempat-tempat menyeberang (Kearns dkk., 2005; Zwerts dkk., 2009). Jika kondisi ini tidak diperbaiki, anak-anak akan



semakin sulit bermobilitas dan mengeksplorasi kotanya dengan bebas. Hal ini bisa menghambat perkembangan kemandirian mereka, mengurangi kesempatan bersosialisasi, serta mempengaruhi kesehatan fisik dan mental anak. Oleh karena itu, perlu dibuat perencanaan kota yang lebih baik—yang aman untuk anak tetap dapat bergerak bebas.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi persepsi anak terhadap lingkungan perkotaan, khususnya dalam aspek keamanan, fasilitas, estetika, dan transportasi, serta mengukur tingkat Children's Independent Mobility (CIM) dalam aktivitas sehari-hari. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk menganalisis hubungan antara persepsi anak terhadap lingkungan kota dengan tingkat CIM yang dimiliki anak. Berdasarkan tujuan tersebut, hipotesis penelitian ini adalah bahwa semakin positif persepsi anak terhadap lingkungan kota, terutama dalam aspek keamanan, fasilitas, estetika, dan transportasi, maka semakin tinggi tingkat CIM yang dimiliki oleh anak. Sejalan dengan hipotesis ini, kondisi lingkungan perkotaan di Indonesia menunjukkan adanya tantangan yang berpotensi membatasi CIM. Faktor-faktor seperti urbanisasi tinggi yang menyebabkan kepadatan penduduk (Kusnandar, 2022), kekhawatiran terhadap keamanan lalu lintas (Finkelhor, 2000) dan kriminalitas (berdasarkan observasi dan penelitian lokal, contohnya di Depok), keterbatasan ruang publik yang aman dan ramah anak serta minimnya Ruang Terbuka Hijau (RTH) (Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, 2024; Kuswati, 2017), serta kecenderungan orang tua untuk lebih protektif dapat berkontribusi pada rendahnya CIM. Sebaliknya, jika anak memiliki persepsi yang lebih positif terhadap aspek-aspek lingkungan ini, termasuk merasa aman, melihat fasilitas yang memadai, menikmati estetika kota, dan menganggap transportasi mudah diakses dan aman, maka diasumsikan tingkat kemandirian mereka dalam bergerak di lingkungan perkotaan akan lebih tinggi. Penelitian mengenai inisiatif Kota Layak Anak (Widiyanto & Rijanta, 2012; Susanto & Jon, 2013) juga menggarisbawahi pentingnya menciptakan lingkungan yang mendukung mobilitas anak. Oleh karena itu, pemahaman mendalam mengenai persepsi anak terhadap elemen-elemen lingkungan ini menjadi krusial untuk menganalisis tingkat CIM mereka di konteks perkotaan Indonesia (Indrasari, 2022).



## METODE PENELITIAN

### Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan tipe penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah desain korelasional untuk mengidentifikasi persepsi anak terhadap lingkungan kotanya dan tingkat CIM anak, serta mengukur hubungan antara kedua variabel tersebut. Sampel penelitian adalah anak yang tinggal di Jakarta dengan rentang usia 12 - 15 tahun dan berjenis kelamin pria dan perempuan.

### Instrumen Penelitian

Instrumen yang digunakan peneliti dalam meneliti hubungan antara persepsi anak terhadap lingkungan dan CIM pada anak-anak di Kota Jakarta adalah menggunakan dua alat ukur. Kedua alat ukur yang dimaksud yaitu *Neighbourhood Environment Characteristic* (NEC) yang dikembangkan oleh Evenson dkk., (2006) yang digunakan untuk mengukur persepsi anak terhadap kualitas lingkungan kota dan *Children's Independent Mobility* (CIM) dari Hilman (1990) yang digunakan untuk mengukur CIM pada anak.

Instrumen NEC awalnya terdiri dari 21 aitem yang dikelompokkan ke dalam empat dimensi utama, yaitu keamanan, keindahan lingkungan, fasilitas rekreasi, dan transportasi. Selanjutnya, instrumen ini dimodifikasi untuk menyesuaikan dengan budaya Indonesia, sehingga jumlah aitem yang tersisa adalah 17 dengan tetap mempertahankan empat dimensi yang sama. Instrumen ini berbentuk skala Likert 1–4 (1 = sangat tidak setuju hingga 4 = sangat setuju). Semakin tinggi skor yang diperoleh, semakin positif anak mempersepsikan kualitas lingkungan kotanya. Sebaliknya, semakin rendah skor yang diperoleh, semakin negatif persepsi anak terhadap kualitas lingkungan tempat tinggalnya.

Instrumen Children's Independent Mobility (CIM) dikembangkan oleh Hillman (1990). Pada alat ukur CIM terbagi menjadi 2 alat ukur yaitu CIM dan CIM- *Travel License* (TL) yang bersifat survei kuesioner. Pada alat ukur CIM terdiri dari 4 aitem dan pada CIM-TL terdiri dari 7 item yang telah diadaptasi dan dimodifikasi oleh peneliti untuk menyesuaikan konteks budaya Indonesia. Konstruksi CIM yang diperkenalkan



Hillman (1990) dalam alat ukurnya bersifat unidimensional yang bertujuan untuk mengukur kebebasan mobilitas anak, jenis aktivitas mandiri, jarak, dan durasi yang dilakukan tanpa pengawasan orang dewasa dalam bermobilitas. Pada alat ukur CIM-TL telah dimodifikasi sehingga mengukur intensi aktivitas yang dilakukan anak setelah diberikan izin oleh orang tua.

Uji coba terhadap 30 partisipan dilakukan dengan kriteria yang sesuai dengan karakteristik penelitian. berdasarkan hasil uji coba tersebut ditemukan bahwa *Neighbourhood Environment Characteristic* memiliki nilai reliabilitas *Cronbach's Alpha* sebesar 0.699 dengan validitas sebesar 0.679 dan pada alat ukur CIM memiliki nilai reliabilitas *Cronbach Alpha* sebesar 0.748 dengan validitas sebesar 0.665.

## ANALISIS & HASIL

### Gambaran Umum Subjek Penelitian

Jumlah subjek dalam penelitian ini ada sebanyak 193 subjek dengan kriteria sebagai anak yang tinggal di lingkungan perkotaan Jakarta dengan rentang usia 12-15 tahun. (tabel 2)

Variabel		N= 193	Persentase
Usia	12	38	19,6
	13	57	29,5
	14	64	33,1
	15	34	17,6
Jenis Kelamin	Laki Laki	85	44,4
	Perempuan	108	55,5

Variabel	Mean	SD	Median	Modus	Minimum	Maximum
CIM	3.111	0.809	3.000	2.700 <sup>a</sup>	1.400	5.000
NEC	2.791	0.302	2.800	2.900 <sup>a</sup>	1.800	3.600

### Uji Normalitas

Hasil uji normalitas menggunakan Shapiro-wilk menunjukkan pada kedua variabel adalah bahwa sebaran data tidak normal. Hasil uji Shapiro-Wilk menunjukkan



bahwa data pada alat ukur NEC tidak berdistribusi normal dengan nilai  $W = 0.971$ ,  $p < .05$ . Sementara itu, data pada alat ukur CIM juga tidak berdistribusi normal,  $W = 0.979$ ,  $p = .006$ .

### Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis penelitian yaitu apakah ada hubungan antara persepsi anak terhadap lingkungan dan CIM. Peneliti menggunakan analisis Non-Parametrik yaitu korelasi spearman. Hasil analisis korelasi spearman menunjukkan adanya korelasi yang positif antara persepsi anak terhadap lingkungan dan CIM dengan nilai  $r_s = 0.246$  dengan  $P < .05$ . Hasil tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara kedua variabel positif signifikan. Artinya jika semakin anak mempersepsikan lingkungannya positif maka semakin meningkat pula tingkat CIM anak. begitu pula sebaliknya semakin anak mempersepsikan lingkungannya negatif maka semakin rendah pula tingkat CIM pada anak.

### Analisis dimensi NEC dengan CIM

Tabel 4. Korelasi aspek Persepsi anak terhadap lingkungan dengan CIM

Dimensi	Korelasi dengan CIM	Signifikansi (p value signifikan utk social science= <0.05
<i>Safety</i> (Keamanan)	0.257	<.001*
<i>Aesthetic</i> (Keindahan lingkungan)	0.054	0.460
<i>Facilities</i> (Fasilitas)	0.185	0.01*
<i>Transportation</i> (Transportasi)	0.116	0.107

Berdasarkan tabel 4, tampak bahwa aspek lingkungan yang memiliki hubungan signifikan positif yang lemah dengan variabel CIM adalah aspek keamanan dengan



angka korelasi 0.257 dengan ( $p < .001$ ) dan pada aspek fasilitas dengan angka korelasi 0.185 ( $p < .010$ ). Artinya, terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara persepsi anak terhadap lingkungan dengan CIM. Meski demikian hubungan antara aspek keamanan serta fasilitas dan persepsi anak terhadap lingkungan memiliki nilai korelasi yang cenderung lemah dalam mendukung kegiatan bermobilitas pada anak.

Tabel 5.

*Uji Beda CIM dengan jenis kelamin*

Variabel	Data demografi	N	M	SD	U
CIM	Laki-laki	85	3.388	0.746	6223.500 ( $<.001$ )
	Perempuan	108	2.894	0.793	

Berdasarkan jenis kelamin, terdapat perbedaan pada variabel CIM dimana nilai CIM pada anak laki-laki lebih tinggi dibanding perempuan.

Tabel 6.

*Uji Beda NEC dengan jenis kelamin*

Variabel	Data demografi	N	M	SD	U
NEC	Laki-laki	85	2.858	0.289	5563.500 ( $<.011$ )
	Perempuan	108	2.739	0.303	

Berdasarkan jenis kelamin, terdapat perbedaan pada variabel NEC dimana nilai NEC pada anak laki-laki lebih tinggi dibanding perempuan.

## DISKUSI

Studi ini bertujuan untuk mengukur persepsi anak terhadap lingkungan berkorelasi dengan CIM. Penelitian ini menemukan terdapat hubungan signifikan yang positif antara persepsi anak terhadap lingkungan dengan CIM yang berarti semakin anak mempersepsikan lingkungannya secara positif maka anak cenderung memiliki tingkat mobilitas mandiri yang tinggi sebaliknya, semakin anak mempersepsikan



lingkungannya secara negatif maka tingkat mobilitas mandirinya pun cenderung rendah.

Pada dimensi keamanan terdapat CIM hubungan yang signifikan ditandai dengan nilai korelasi sebesar 0,257 ( $p < 0,001$ ). Artinya, terdapat hubungan signifikan positif yang lemah antara persepsi anak terhadap lingkungan dengan CIM. Hal ini menunjukkan bahwa aspek keamanan pada variabel persepsi anak terhadap lingkungan memiliki nilai korelasi yang cukup kuat dalam mendukung kegiatan bermobilitas anak. Berdasarkan penelitian Shaw dkk., (2013) Menunjukkan bahwa persepsi orang tua dan anak terhadap keamanan lingkungannya mempengaruhi mobilitas mandiri pada anak. Salah satu hal yang menjadi kekhawatiran pada anak-anak sekolah menengah terhadap keamanan mereka yaitu kekhawatiran pada orang asing.

Pada dimensi fasilitas, peneliti menemukan bahwa CIM memiliki hubungan yang signifikan. Meskipun hubungan tersebut tidak sekuat pada dimensi keamanan, nilai signifikansinya tetap menunjukkan keterkaitan yang relevan dengan nilai korelasi sebesar 0.185 ( $p < .010$ ). Faktor lingkungan fisik, seperti fasilitas rekreasi dan ruang publik yang ramah pejalan kaki, berperan dalam mempengaruhi CIM. Keberadaan lingkungan yang mendukung aktivitas berjalan kaki dapat mendorong anak-anak untuk lebih aktif secara fisik, yang pada akhirnya berkontribusi pada peningkatan kesejahteraan mereka. Selain itu, sistem transportasi umum juga menjadi faktor yang berpengaruh (Pringle & Guaralda, 2018). Menurut Veitch dkk., (2006) keberadaan fasilitas umum seperti taman bermain, taman kota, serta area rekreasi lainnya di sekitar lingkungan tempat tinggal anak berperan dalam mendukung mobilitas mandiri mereka sekaligus meningkatkan kualitas hidup.

Pada dimensi keindahan lingkungan dan transportasi, menunjukkan korelasi yang relatif lemah dan tidak signifikan terhadap variabel CIM dengan nilai korelasi pada dimensi transportasi 0.116, ( $p = .107.$ ) dan pada dimensi keindahan lingkungan menunjukkan nilai korelasi 0.054, ( $p = .460.$ ) Meskipun korelasinya tergolong lemah, kedua dimensi tersebut tetap memberikan kontribusi terhadap variabel CIM. Penelitian sebelumnya juga menunjukkan bahwa transportasi memiliki pengaruh terhadap CIM,



mengindikasikan bahwa aksesibilitas dan ketersediaan sarana transportasi tetap berperan dalam membentuk persepsi individu terhadap lingkungan mereka.

Studi ini juga menemukan perbedaan jenis kelamin dalam persepsi terhadap lingkungan. Hasil analisis menunjukkan bahwa anak laki-laki cenderung memiliki nilai yang lebih tinggi dibandingkan anak perempuan, dengan nilai  $U = 5563.50$ ,  $p = .011$ . Rata-rata peringkat (*Mean Rank*) anak laki-laki adalah 108.45, sedangkan anak perempuan adalah 87.99. Hal ini mengindikasikan bahwa anak laki-laki memiliki persepsi yang lebih positif terhadap lingkungan mereka. Temuan ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Damayanti and Borualogo (2023) yang mengatakan bahwa adanya perbedaan dalam mempersepsikan lingkungan berdasarkan jenis kelamin. Hal ini juga sejalan dengan survei *Children's Worlds* (Rees dan Main, 2015) menunjukkan bahwa anak perempuan cenderung merasa kurang puas dengan lingkungan sekitar mereka dibandingkan dengan anak laki-laki.

Selain itu, ditemukan pula perbedaan jenis kelamin dalam hal mobilitas mandiri anak. Hasil analisis menunjukkan bahwa anak laki-laki memiliki nilai yang lebih tinggi dibandingkan anak perempuan, dengan nilai  $U = 6223.50$ ,  $p < .001$ . Rata-rata peringkat anak laki-laki adalah 116.22, sedangkan anak perempuan adalah 81.88. Ini menunjukkan bahwa anak laki-laki memiliki tingkat mobilitas mandiri yang lebih tinggi dibandingkan anak perempuan. Temuan ini konsisten dengan penelitian dari Bagheri dan Zarghami (2020) yang menyatakan bahwa adanya perbedaan gender dalam CIM.

Penelitian lintas negara menunjukkan perbedaan pola ruang gerak anak. Di negara-negara Barat, anak-anak cenderung menghabiskan waktu di kebun rumah, lingkungan sekitar, dan tempat aktivitas ekstrakurikuler terstruktur (Gundersen dkk., 2016). Sementara itu, di Tiongkok, fasilitas rekreasi umum dan tempat komersial seperti restoran dan supermarket menjadi tujuan utama aktivitas anak (Zhou & Larsen, 2016). Temuan penelitian di perkotaan Jakarta mengungkapkan pola yang berbeda, di mana warung/minimarket ( $N=187$ ), rumah teman ( $N=177$ ), dan tempat ibadah ( $N=175$ ) menjadi lokasi yang paling sering dikunjungi anak-anak. Ketiga tempat ini umumnya berjarak relatif dekat dari rumah, memungkinkan anak-anak mengaksesnya secara mandiri tanpa pengawasan orang dewasa. Studi tentang rentang mobilitas



mandiri anak usia 10–12 tahun menunjukkan jarak tempuh berkisar antara 250 hingga 1600 meter (Harten & Olds, 2004; Timperio dkk., 2006; McDonald & Alborg, 2009). Di Indonesia, warung, rumah teman, dan tempat ibadah seringkali berada dalam radius tersebut, menjadikannya tujuan umum untuk aktivitas sehari-hari anak-anak (Arlinkasari, 2023). Lebih lanjut, Spilsbury dkk., (2009) menekankan bahwa lingkungan sekitar tempat tinggal berkorelasi positif dengan jangkauan mobilitas anak, baik secara mandiri maupun bersama teman. Dalam konteks perkotaan Indonesia, pola ini mengindikasikan preferensi anak untuk beraktivitas di ruang-ruang yang secara geografis dekat dan familiar. Anak-anak di Indonesia menghadapi keterbatasan akses terhadap fasilitas rekreasi publik. Di Jakarta, ruang rekreasi yang umum tersedia cenderung bersifat komersial dan berbayar, seperti indoor playground di pusat perbelanjaan dan gated playground. Sementara itu, jumlah ruang rekreasi publik yang gratis masih sangat terbatas dan seringkali kurang terawat, sehingga kurang menarik bagi anak-anak. Keterbatasan akses ke fasilitas komersial atau rekreasi yang lokasinya lebih jauh memerlukan transportasi tambahan dan biaya yang lebih tinggi sehingga lingkungan sekitar rumah menjadi ruang bermain utama, dengan segala keterbatasannya. (Liu dkk., 2020). Keterbatasan akses anak-anak terhadap beragam ruang aktivitas dapat memengaruhi perkembangan sosial dan emosional mereka. Ruang publik yang inklusif dan aman tidak sekadar menjadi tempat bermain, melainkan juga lingkungan penting bagi anak-anak untuk belajar interaksi sosial, mengembangkan kemandirian, dan melatih kemampuan memecahkan masalah (Ginsburg, 2007; Woolley & Lowe, 2013). Apabila ruang-ruang ini terbatas atau sulit dijangkau, anak-anak berpotensi kehilangan kesempatan untuk berpartisipasi dalam kegiatan yang lebih menstimulasi dan memperkaya pengalaman masa kecil mereka. Dalam jangka panjang, kondisi ini dapat memengaruhi pandangan anak terhadap lingkungan sekitarnya dan mengurangi kedekatan emosional dengan kota tempat mereka tumbuh. Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan. Pertama, jumlah partisipan yang relatif kecil, yaitu 193 anak, dan cakupan wilayah yang terbatas hanya di Jakarta, sehingga hasilnya mungkin belum sepenuhnya mencerminkan kondisi di kota-kota besar lain di Indonesia. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya disarankan untuk melibatkan sampel yang lebih besar dan memperluas area penelitian ke kota-



kota lain seperti Surabaya atau Bandung. Kedua, penelitian ini bersifat cross-sectional. Untuk memahami bagaimana persepsi anak dan tingkat CIM berubah seiring waktu, serta dengan bertambahnya kemandirian dan kemampuan mereka menjelajahi kota, penelitian dengan pendekatan longitudinal dapat dipertimbangkan.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan positif yang signifikan antara interaksi anak melalui persepsi lingkungannya dengan tingkat *Children's Independent Mobility* (CIM). Ini berarti, semakin positif anak menilai lingkungannya, semakin tinggi pula tingkat kemandirian mobilitasnya. Aspek keamanan dan fasilitas lingkungan memiliki hubungan yang signifikan dengan kemampuan anak untuk bergerak mandiri. Selain itu, izin dari orang tua juga merupakan faktor penting yang memengaruhi interaksi anak dengan lingkungan perkotaan.

Penelitian selanjutnya dapat menggali faktor-faktor lain yang memengaruhi CIM, seperti persepsi orang tua terhadap lingkungan, interaksi dengan teman sebaya, tingkat kepercayaan diri dan rasa takut anak. Faktor-faktor ini berpotensi memperkuat atau menghambat kemandirian mobilitas anak. Dengan meneliti variabel-variabel tersebut, penelitian di masa depan diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih menyeluruh tentang CIM. Pemahaman ini dapat menjadi dasar bagi rekomendasi kepada pembuat kebijakan, perencana kota, dan pendidik dalam menciptakan lingkungan yang mendukung kemandirian anak. Penelitian mendatang dapat memperkaya metodologi dengan menerapkan studi longitudinal atau kualitatif untuk memahami perkembangan kemandirian mobilitas anak secara lebih mendalam. Studi longitudinal memungkinkan peneliti untuk melacak perubahan persepsi dan tingkat kemandirian mobilitas anak dari usia 12 hingga 15 tahun. Selain itu, studi ini juga dapat mengidentifikasi pengaruh berbagai faktor, seperti perubahan kondisi lingkungan, implementasi kebijakan perkotaan, serta perkembangan kognitif dan emosional anak. Sementara itu, pendekatan kualitatif, seperti wawancara mendalam atau studi etnografi, dapat digunakan untuk mengeksplorasi pengalaman subjektif anak saat bergerak mandiri di berbagai konteks lingkungan. Contohnya adalah di kompleks perumahan tertutup, kawasan padat penduduk, atau area dengan



aksesibilitas tinggi terhadap transportasi umum. Kombinasi metode kuantitatif dan kualitatif dalam penelitian selanjutnya berpotensi memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai faktor-faktor yang memengaruhi kemandirian mobilitas anak di lingkungan perkotaan.

### Daftar Pustaka

Arlinkasari, F. (2023). Children's meanings of third places for leisure in Jakarta's low-income neighbourhoods. In U. Mukherjee (Ed.), *Childhoods & leisure*. Palgrave Macmillan. [https://doi.org/10.1007/978-3-031-33789-5\\_8](https://doi.org/10.1007/978-3-031-33789-5_8)

Bagheri, H., & Zarghami, E. (2020). Assessing the effects of children's independent mobility range and time. *Journal of Transport & Health*, *19*, 100960. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100960>

Björklid, P., & Gummesson, M. (2013). *Children's independent mobility in Sweden* (Publikation No. 2013:113). The Swedish Transport Administration. <https://trid.trb.org/view/1375815>

Carver, A., Panter, J. R., Jones, A. P., & Van Sluijs, E. M. (2014). Independent mobility on the journey to school: A joint cross-sectional and prospective exploration of social and physical environmental influences. *Journal of Transport & Health*, *1*(1), 25–32. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2013.12.003>

Chawla, L. (2016). *Growing up in an urbanizing world*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315541365>

Damayanti, F., & Borualogo, N. I. S. (2023). Hubungan antara persepsi tentang lingkungan sekitar dan subjective well-being pada siswa SMP. *Bandung Conference Series Psychology Science*, *3*(2), 925–934. <https://doi.org/10.29313/bcps.v3i2.7426>

Evenson, K. R., Birnbaum, A. S., Bedimo-Rung, A. L., Sallis, J. F., Voorhees, C. C., Ring, K., & Elder, J. P. (2006). Girls' perception of physical environmental factors and transportation: Reliability and association with physical activity and active transport to school. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, *3*(1). <https://doi.org/10.1186/1479-5868-3-28>



Fotel, T., & Thomsen, T. U. (2003). The surveillance of children's mobility. *Surveillance & Society*, 1(4). <https://ojs.library.queensu.ca/index.php/surveillance-and-society/article/view/3346>

Gundersen, V., Skår, M., O'Brien, L., Wold, L. C., & Follo, G. (2016). Children and nearby nature: A nationwide parental survey from Norway. *Urban Forestry & Urban Greening*, 17, 116–125. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2016.04.002>

Hume, M. (2004). "It's as if you don't know, because you don't do anything about it": Gender and violence in El Salvador. *Environment and Urbanization*, 16(2), 63–72. <https://doi.org/10.1177/095624780401600223>

Kusnandar, V. B. (2022, August 8). Ini 10 wilayah paling padat penduduk di Indonesia. *DataBoks*. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/08/08/ini-10-wilayah-paling-padat-penduduk-di-indonesia>

Kyttä, M. (2004). The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments. *Journal of Environmental Psychology*, 24(2), 179–198. [https://doi.org/10.1016/s0272-4944\(03\)00073-2](https://doi.org/10.1016/s0272-4944(03)00073-2)

Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. (2024, November 24). Giat tanam pohon di ruang terbuka hijau: Upaya kolektif untuk Jakarta lebih hijau. *PPID KLHK*. <https://ppid.menlhk.go.id/berita/siaran-pers/7959/giat-tanam-pohon-di-ruang-terbuka-hijau-upaya-kolektif-untuk-jakarta-lebih-hijau>

Liu, W., Li, C., Tong, Y., Zhang, J., & Ma, Z. (2020). Tempat-tempat yang dikunjungi anak-anak: Memahami pola spasial dan mekanisme pembentukan ruang aktivitas komersial anak-anak di kota Changchun, Tiongkok. *Sustainability*, 12(4), 1377. <https://doi.org/10.3390/su12041377>

McDonald, N. C. (2007). Active transportation to school: Trends among U.S. schoolchildren, 1969–2001. *American Journal of Preventive Medicine*, 32(6), 509–516. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2007.02.022>



M, H. (1990). *One false move: A study of children's independent mobility*. CiNii Research. <https://ci.nii.ac.jp/naid/10004535145/en/>

Prezza, M., Pilloni, S., Morabito, C., Sersante, C., Alparone, F. R., & Giuliani, M. V. (2001). The influence of psychosocial and environmental factors on children's independent mobility and relationship to peer frequentation. *Journal of Community & Applied Social Psychology, 11*(6), 435–450. <https://doi.org/10.1002/casp.642>

Rees, G., & Main, G. (Eds.). (2015). *Children's views on their lives and well-being in 15 countries: An initial report on the Children's Worlds survey, 2013–14*. Children's Worlds Project (ISCWeB). <https://iscweb.org/wp-content/uploads/2019/12/ChildrensWorlds2015-FullReport-Final.pdf>

Shaw, B., Watson, B., Frauendienst, B., Redecker, A., Jones, T., & Hillman, M. (2013). *Children's independent mobility: A comparative study in England and Germany (1971–2010)*. Policy Studies Institute.

Shokoohi, R., Hanif, N. R., & Dali, M. M. (2012). Children walking to and from school in Tehran: Associations with neighbourhood safety, parental concerns and children's perceptions. *Procedia - Social and Behavioral Sciences, 38*, 315–323. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.03.353>

Spilsbury, J. C., Korbin, J. E., & Coulton, C. (2009). Mapping children's neighborhood perceptions: Implications for child indicators. *Child Indicators Research, 2*, 111–131. <https://doi.org/10.1007/s12187-008-9026-0>

Timperio, A., Crawford, D., Telford, A., & Salmon, J. (2004). Perceptions about the local neighborhood and walking and cycling among children. *Preventive Medicine, 38*(1), 39–47. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2003.09.026>

Woolley, H., & Lowe, A. (2012). Exploring the relationship between design approach and play value of outdoor play spaces. *Landscape Research, 38*(1), 53–74. <https://doi.org/10.1080/01426397.2011.640432>



Zwerts, E., Allaert, G., Janssens, D., Wets, G., & Witlox, F. (2009). How children view their travel behaviour: A case study from Flanders (Belgium). *Journal of Transport Geography*, 18(6), 702–710. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.10.002>