

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kesejahteraan anak dan remaja menjadi fondasi krusial bagi perkembangan individu dan masyarakat, terutama di wilayah perkotaan yang diidentikkan dengan akses yang baik terhadap pengalaman, kesempatan, dan peluang untuk meningkatkan kesejahteraan (Nas, 2005). Namun, pandangan ini perlu ditelaah lebih dalam, karena realitas di perkotaan tidak selalu sama dan merata bagi semua masyarakat termasuk populasi muda (anak dan remaja) (Kusumaningrum dkk., 2021). Kehidupan perkotaan menawarkan berbagai manfaat misalnya: kelengkapan akses pelayanan kesehatan, kondisi pendidikan yang baik, kualitas fasilitas publik yang baik, partisipasi dalam mengambil keputusan publik. Namun, manfaatnya tidak bersifat universal dan sangat bergantung pada faktor-faktor, seperti perencanaan kota, akses terhadap layanan, dan inklusi sosial, yang secara keseluruhan dapat mempengaruhi kesejahteraan subjektif individu, atau yang dikenal dengan konsep *subjective well-being* (SWB) (Mouratidis, 2021).

SWB pada remaja cenderung tidak stabil, karena berada pada tahap krusial dalam kehidupan yang dipenuhi dengan berbagai perubahan di berbagai aspek perkembangan misalnya perubahan pada fisik, kognitif dan sosioemosional (Eccles, 1999). Ketidakstabilan SWB remaja didorong oleh kondisi psikologis internal (kepribadian dengan pengembangan rasa kemandirian) dan tekanan eksternal (tekanan akademik, pengaruh dari kondisi status sosial ekonomi terhadap suasana hati dan perkembangan remaja, perubahan dalam hubungan keluarga) (Steinmayr dkk., 2019).

Tingkat SWB yang tinggi membuat remaja dapat mengelola emosi dan penyelesaian masalah dengan baik, mudah dalam mengatasi situasi yang rumit (Mariyati dkk., 2023), meningkatkan keterampilan sosial baik dengan *peer* ataupun orang dewasa disekitarnya, mudah beradaptasi di dalam masyarakat dan memiliki kualitas hidup baik (Diener dkk., 2004; Ikromi dkk., 2019). Sebaliknya, remaja dengan tingkat SWB yang rendah cenderung memandang hidup secara negatif dan menganggap peristiwa yang dialami tidak menyenangkan, sehingga rentan

mengalami emosi negatif seperti depresi, kecemasan, dan kemarahan (Myers & Diener, 1995; Ehrlich & Isaacowitz, 2022). Kondisi ini juga berdampak pada gaya hidup tidak sehat, kemampuan mengelola stres yang rendah, serta terganggunya hubungan sosial dengan teman sebaya, orang dewasa di sekitar, keluarga (Samputri & Sakti, 2015; Elhai dkk., 2016; Febrieta & Merida, 2024).

SWB pada remaja ditunjukkan dengan terpenuhinya kebutuhan dasar psikologis seperti otonomi, kompetensi, dan keterhubungan (Ryan & Deci, 2020). Pemenuhan kebutuhan psikologis tersebut, terutama otonomi sangat bergantung pada interaksi remaja dengan lingkungan sekitar (Ryan & Deci, 2020). Kebutuhan otonomi ini dapat diwujudkan secara nyata melalui berbagai hal salah satunya, kebebasan dan kemandirian anak untuk bermobilitas dan menjelajahi lingkungannya secara mandiri atau yang lebih luas dikenal dengan konsep *Children's Independent Mobility* (CIM).

Konsep CIM pertama kali diperkenalkan oleh (Hillman dkk., 1990) merujuk pada daya jelajah dan kebebasan anak untuk bergerak di ruang-ruang kota secara mandiri (tanpa supervisi orang tua/orang dewasa) untuk memenuhi kebutuhannya, seperti bermain atau bepergian ke destinasi harian (misalnya, sekolah, toko, dan taman). Perlu ditekankan bahwa ‘mandiri’ dalam hal ini berarti tanpa orang dewasa, bukan berarti harus sendirian, karena anak bisa saja berpergian bersama teman sebayanya (Badland, 2012). Dalam perkembangannya, konsep CIM semakin banyak diimplementasikan di berbagai populasi lintas usia (dari anak-anak hingga lansia) (Hilman dkk., 1990; Johnson dkk., 2020), lintas kemampuan, misalnya pada mereka yang mengalami *dementia* (Van Ooteghem dkk., 2018), anak dengan autisme, gangguan hiperaktivitas defisit perhatian (ADHD), atau gangguan belajar (O'Toole dkk., 2022), dan anak dengan *Cerebral Palsy* (Kilde dkk., 2025), sehingga konsep ini terus berkembang dan juga dikenal dengan konsep "*Independent Mobility*" (IM).

Meski berfokus pada remaja, penelitian ini tetap menggunakan istilah CIM. Istilah ini dipilih karena dinilai lebih akurat menggambarkan kelompok usia muda (mencakup anak-anak dan remaja) dibandingkan dengan konsep IM yang cakupannya lebih luas. Pemilihan penggunaan istilah CIM ini juga sesuai dengan

panduan World Health Organization (WHO) yang mengkategorikan individu di bawah 18 tahun sebagai anak-anak. Sejumlah riset terdahulu juga spesifik menggunakan konsep CIM untuk mengukur kemandirian bermobilitas pada partisipan anak hingga rentang usia 18 tahun (lih. Björklid & Gummesson, 2013; Cordovil dkk., 2014; Kytä dkk., 2015; Lin dkk., 2017; Khan dkk., 2022; Litsmark dkk., 2023).

Hal ini berbeda dengan IM yang bersifat terlalu luas karena berlaku untuk semua kelompok usia dan seringkali mengabaikan elemen kebutuhan perkembangan yang krusial bagi anak dan remaja, seperti otonomi, agensi, dan konteks perkembangan yang spesifik pada usia anak dan remaja (Weir, 2023). Sebaliknya, CIM secara khusus mengacu pada kebebasan anak untuk bergerak di ruang publik tanpa pengawasan orang dewasa. Kebebasan ini sangat bergantung pada faktor spesifik, seperti izin orang tua (atau dikenal dengan istilah “*travel license*”) dan proses membangun kemandirian secara bertahap (Veitch dkk., 2014; Marzi & Reimers, 2018). Seiring bertambahnya usia, anak cenderung mengalami peningkatan CIM baik dari segi waktu, jarak, maupun destinasi. Peningkatan CIM yang sejalan dengan kematangan anak ini merupakan temuan yang dilaporkan terjadi di berbagai negara oleh Shaw dkk., (2015).

CIM memberikan beragam manfaat signifikan bagi perkembangan anak. CIM dapat meningkatkan perkembangan anak dengan cara meningkatkan level aktivitas fisik harian yang berpotensi menurunkan risiko obesitas (Marzi & Reimers, 2018). Anak yang berpartisipasi aktif dalam aktivitas fisik melalui CIM di lingkungan perkotaan dilaporkan memiliki kesejahteraan subjektif yang lebih tinggi (Biddle & Asare, 2011; Weir, 2023). Studi oleh Shaw dkk., (2015) terhadap anak-anak usia 7-15 tahun di 16 negara menunjukkan bahwa CIM menciptakan peluang penting bagi anak untuk berinteraksi sosial secara positif dengan teman sebaya dan orang dewasa, yang merupakan elemen kunci untuk mendukung kesejahteraan emosional dan sosial mereka.

Meskipun CIM memiliki banyak manfaat, sejumlah riset terdahulu mencatat fenomena penurunan tingkat CIM secara global dalam beberapa dekade terakhir (Hallal dkk., 2012; Duffy dkk., 2024). Di Amerika, persentase anak yang

berjalan kaki atau bersepeda ke sekolah menurun drastis dari 40,7% pada tahun 1969 menjadi hanya 12,9% pada tahun 2001 (McDonald, 2007). Tren serupa juga terjadi di Inggris, di mana pada tahun 1971, 80% anak usia 7-8 tahun dapat pergi ke sekolah secara mandiri, namun pada tahun 1990, angka tersebut hanya mengalami kenaikan 9% (Gill, 2008). Di Australia, penggunaan transportasi aktif oleh anak-anak untuk pergi ke sekolah mengalami penurunan, dari 33,6% pada tahun 2009–2010 menjadi 32,3% pada 2012–2013, dan terus menurun hingga 29,5% pada tahun 2018. Sementara itu, pada tahun yang sama, penggunaan mobil justru meningkat signifikan, dari 39,8% menjadi 58,9% (Adepoyobi dkk., 2022; Schoeppe dkk., 2016).

Penurunan mobilitas anak-anak ini salah satunya disebabkan oleh kekhawatiran orang tua terhadap lingkungan perkotaan yang dianggap tidak aman, seperti tingginya angka kecelakaan lalu lintas, keselamatan perjalanan anak dan remaja, bahaya dari orang asing (Finkelhor dkk, 2000; Timperio dkk., 2004). Selain itu, perubahan desain tata kota yang berorientasi pada kendaraan bermotor (*car-centric*) secara langsung menciptakan lingkungan yang tidak ramah bagi pejalan kaki dan pesepeda, terutama pada anak-anak dan remaja (Hillman, 1990). Perbedaan jenis kelamin berkontribusi pada intensitas CIM, penelitian lintas negara menunjukkan perbedaan CIM berdasarkan jenis kelamin, umumnya anak laki laki memiliki CIM yang lebih tinggi dibandingkan anak perempuan (Shaw dkk., 2015; Villanueva dkk., 2014).

Dalam konteks perkotaan seperti Jakarta, tantangan terhadap CIM menjadi semakin kompleks. Jakarta dengan tingkat kepadatan penduduk yang sangat tinggi, mencapai 15.978 jiwa/km² pada tahun 2021 (Kusnandar, 2022). Kepadatan ini berdampak pada minimnya Ruang Terbuka Hijau (RTH), yang tercatat hanya 5,2% dari total luas provinsi Jakarta, akibat alih fungsi lahan menjadi lingkungan terbangun (*built environment*) (Pengkajian & Data, 2015). Minimnya RTH membatasi pilihan anak untuk memiliki tempat bermain yang aman dan kesempatan untuk berinteraksi sosial. Kondisi ini diperparah oleh persepsi orang tua yang menganggap kota sebagai tempat yang tidak aman, sehingga membatasi interaksi anak dan remaja dengan lingkungan dan mobilitas mandiri mereka (Timperio dkk.,

2004). Adanya tekanan sosial untuk menjadi 'orang tua yang baik' juga mendorong orang tua untuk lebih memilih mengantar anak dan remaja menggunakan kendaraan pribadi daripada membiarkan mereka bermobilitas secara mandiri (Tranter & Pawson, 2001).

Fenomena CIM dapat dikaji dari sudut pandang Islam yang merupakan bagian dari proses pendidikan dan pembentukan karakter anak yang mengintegrasikan nilai tanggung jawab, kemandirian, serta pendampingan orang tua terhadap anak. Islam mengajarkan bahwa setiap perilaku manusia akan dimintai pertanggungjawaban di hari kiamat (Amaliyah, 2013). Hal ini ditegaskan dalam firman Allah SWT

فَمَنْ يَعْمَلْ مِثْقَالَ ذَرَّةٍ خَيْرًا يَرَهُ وَمَنْ يَعْمَلْ مِثْقَالَ ذَرَّةٍ شَرًّا يَرَهُ

Artinya: "*Maka barangsiapa mengerjakan kebaikan seberat zarrah, niscaya dia akan melihat (balasan)nya. Dan barangsiapa mengerjakan kejahatan seberat zarrah, niscaya dia akan melihat (balasan)nya.*" (Q.S. Al-Zalzalah [99]:7-8)

Jalaluddin (dalam Fahliza dkk., 2025) menjelaskan bahwa barangsiapa mengerjakan kebaikan seberat zarrah, niscaya dia akan mendapat balasannya, dan barangsiapa mengerjakan kejahatan seberat zarrah, niscaya dia akan melihat balasannya. Era globalisasi ini membutuhkan pengawasan yang lebih ketat dan bimbingan yang intensif dalam mendampingi proses tumbuh kembang anak (Hasan, 2020). Pola asuh orang tua memegang peran penting dalam membentuk perilaku dan karakter anak melalui penanaman nilai-nilai tauhid, akhlak mulia, kemandirian, tanggung jawab, serta adab dan sopan santun (Sari, 2023). Orang tua merupakan pihak yang paling bertanggung jawab atas kehidupan dan perkembangan anak salah satunya terhadap kesejahteraan anak (Hidayah, 2009).

Penelitian ini berfokus pada remaja awal karena kelompok usia ini berada pada tahap krusial dalam perkembangan mobilitas mandiri. Seiring pertambahan usia, remaja cenderung memperoleh kebebasan yang lebih besar dalam memilih cara bepergian, beralih dari bepergian bersama orang tua atau orang dewasa menuju

bepergian sendiri atau bersama teman sebaya, yang berpotensi meningkatkan tingkat CIM mereka (Clifton, 2003). Namun, transisi menuju kemandirian ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, terutama persepsi orang tua terhadap keamanan lingkungan, ketersediaan kendaraan, pendapatan keluarga, dan jarak ke sekolah (Herrador dkk., 2019). Dalam hal ini, persepsi dan izin dari orang tua memainkan peran yang sangat penting. Izin untuk menyeberangi jalan raya atau bepergian tanpa pendamping bukan hanya memberikan akses praktis menuju kemandirian, tetapi juga mencerminkan kepercayaan orang tua serta menandakan bahwa anak dianggap cukup matang untuk bertanggung jawab atas dirinya sendiri. Meskipun demikian, keputusan orang tua untuk memberikan izin ini kerap disertai dengan kekhawatiran terhadap aspek keselamatan, terutama terkait risiko akibat kecelakaan lalu lintas (Khan dkk., 2022). Oleh karena itu, dengan memusatkan perhatian pada remaja awal, penelitian ini dapat menggali secara mendalam bagaimana izin orang tua berperan sebagai pengendali mobilitas mandiri pada tahap perkembangan remaja (Khan dkk., 2022).

Oleh karena itu, Peneliti berargumen bahwa lingkungan perkotaan di Jakarta yang cenderung membatasi CIM berisiko menurunkan SWB anak dan remaja. Pembatasan ini berpotensi menghambat perkembangan otonomi (rasa kendali atas tindakan) anak dan remaja yang merupakan komponen penting dalam pemenuhan kebutuhan psikologis dasar mereka (Ryan & Deci, 2020). Meskipun isu ini krusial, terdapat kesenjangan penelitian yang signifikan di Indonesia. Peneliti menemukan bahwa literatur ilmiah dan data statistik yang secara spesifik meneliti hubungan antara CIM dan SWB anak di konteks perkotaan Indonesia belum pernah dilakukan. Untuk mengisi kekosongan literatur tersebut, penelitian ini dilakukan untuk menguji secara empirik hubungan antara CIM dan SWB pada remaja di Jakarta.

1.2 Rumusan Masalah

SWB pada remaja ditunjukkan dengan terpenuhinya beberapa kebutuhan dasar psikologis salah satunya otonomi. Kebutuhan otonomi ini dapat diwujudkan secara nyata melalui *Children's Independent Mobility* (CIM). CIM memiliki

beragam manfaat signifikan bagi SWB remaja, namun CIM mengalami penurunan di secara global yang disebabkan berbagai hal, terutama izin bepergian oleh orang tua. Di Indonesia penelitian yang mengkaji terkait hubungan SWB dan CIM pada remaja di Indonesia masih terbatas. Oleh karena itu peneliti ingin melihat, apakah terdapat hubungan antara CIM dan SWB pada remaja di Jakarta dan tinjauannya dalam Islam?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara CIM dan SWB pada remaja yang tinggal di Jakarta dan mengetahui tinjauannya dalam Islam.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Teoritis: Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi yang bermanfaat di bidang psikologi, khususnya pada psikologi lingkungan dan psikologi sosial. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya.
2. Praktis untuk pembuat kebijakan: Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pengetahuan bagi orang tua, pendidik, dan khususnya para perencana kota. Dengan pemahaman yang lebih baik, seluruh pemangku kepentingan dalam kehidupan remaja (*stakeholders in a child's life*) dapat mendorong kebijakan dan merancang lingkungan kota yang mendukung kesejahteraan remaja secara menyeluruh.
3. Praktis untuk individu: Memberikan informasi kepada remaja dan orang tua mengenai pentingnya kemandirian mobilitas dalam kehidupan sehari-hari.
4. Sosial: Mendorong terbentuknya kesadaran kolektif masyarakat akan pentingnya ruang publik yang aman dan ramah remaja.