

PERPINDAHAN MODA TRANSPORTASI DARI KENDARAAN PRIBADI KE SEPEDA DITINJAU DARI *SELF-ESTEEM* (STUDI KASUS KOTA BANJARMASIN)

Emma Ruhaidani¹, Dyta Setiawati², Dyah Pradhitya Hardiani³

¹Prodi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Banjarmasin, Jl. S. Parman, Pasar Lama, Banjarmasin, 70114

Email korespondensi : emma.ftumbjm@gmail.com

²Prodi Psikologi, Universitas Muhammadiyah Banjarmasin Jl. S. Parman, Pasar Lama, Banjarmasin, 70114

Email : nandhita007@gmail.com

³Prodi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Banjarmasin Jl. S. Parman, Pasar Lama, Banjarmasin, 70114

Email : dyah.hardiani@umbjm.ac.id

ABSTRAK

Transportasi memiliki banyak dampak terhadap lingkungan, keadilan sosial, ekonomi, budaya, penggunaan lahan, dan bentuk perkotaan terutama dalam pengembangan transportasi. Sehingga di dalam mengurangi dampak yang dihasilkan maka dapat dimulai dengan menerapkan suatu konsep *sustainable transportation* atau transportasi berkelanjutan yang bertujuan untuk mempromosikan cara yang lebih baik dan sehat dengan mengurangi dampak sosial dan lingkungan dalam praktik mobilitas masyarakatnya. Konsep *Sustainable transportation* sebagai pendukung konsep transportasi berkelanjutan melalui pemilihan sarana transportasi yang lebih ramah lingkungan, yakni dengan mengakomodasi kendaraan tidak bermotor atau sepeda. Pemilihan moda transportasi dalam kegiatan sehari-hari tentu saja kembali lagi kepada individu masing-masing. Pemilihan moda transportasi dalam kegiatan sehari-hari tentu saja kembali lagi kepada individu masing-masing. Bagi manusia *Self-esteem* atau harga diri sangatlah penting dalam kehidupan manusia itu sendiri. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan analisis regresi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh variabel perpindahan moda transportasi serta melihat besarnya peluang perpindahan moda transportasi pribadi ke sepeda untuk masyarakat Kota Banjarmasin yang memiliki sepeda dilihat dari *self-esteem*. Penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan dalam pengambilan kebijakan mengenai transportasi berkelanjutan khususnya di Kota Banjarmasin. Dari hasil perhitungan, didapatkan bahwa nilai *self-esteem* tingkat sedang sebesar 76,38%, kategori rendah sebesar 12,59% dan kategori tinggi sebanyak 11,03%. Berdasarkan analisis data, didapat nilai r_{hitung} berada diantara 0,4-0,599, artinya terdapat pengaruh hubungan antara variabel X (perpindahan moda transportasi) terhadap Y (*self-esteem*). Hasil analisis R^2 sebesar 0,12. Artinya 12% perubahan variabel *self-esteem* (Y) dapat diterangkan oleh variabel (X), sedangkan 88% dijelaskan variabel lain diantaranya *Self-esteem* (Y) dan variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

Kata Kunci: *Sustainable transportation*, sepeda, *self-esteem*

ABSTRACT

Transportation has many impacts on the environment, social justice, economy, culture, land use, and urban forms especially in the development of transportation. So that in reducing the resulting impact it can be started by applying a concept of sustainable transportation or sustainable transportation that aims to promote a better and healthier way by reducing social and environmental impacts in the mobility practices of its people. The concept of Sustainable transportation as a supporter of the concept of sustainable transportation through the selection of more environmentally friendly transportation facilities, namely by accommodating non-

motorized vehicles or bicycles. The selection of modes of transportation in daily activities of course returns to each individual. The selection of modes of transportation in daily activities of course returns to each individual. For humans self-esteem or self-esteem is very important in human life itself. This research uses quantitative research methods with regression analysis. This research aims to find out the influence of variable transportation modes of transportation and see the magnitude of opportunities for the transfer of private modes of transportation to bicycles for the people of Banjarmasin City who have bicycles seen from self esteem. This research can be used as a reference in policy making regarding sustainable transportation, especially in the city of Banjarmasin. Based on the analysis of self esteem data, it was found that the moderate level of self-esteem was 76.38%, the low category was 12.59% and the high category was 11.03%. Based on the analysis of data, the value of r_{hitung} is between 0.4-0.599, meaning that there is an influence on the relationship between variable X (transfer of modes of transportation) and Y (self esteem). The R^2 analysis result is 0.12. This means that 12% of changes in variable self esteem (Y) can be explained by variable (X), while 88% of other variables are explained including Self esteem (Y) and other variables that were not studied in this study.

Keywords: Sustainable transportation, bike, self-esteem

1. PENDAHULUAN

Transportasi memegang peranan penting dalam pertumbuhan perekonomian khususnya perkotaan. Hal tersebut dikarenakan transportasi berhubungan dengan kegiatan-kegiatan produksi, konsumsi, dan distribusi. Meningkatnya pertumbuhan masyarakat berbanding lurus dengan meningkatnya kebutuhan akan transportasi. Meningkatnya kegiatan transportasi dan berlangsung secara terus menerus mengakibatkan peningkatan polusi dan kondisi lingkungan yang memburuk. Paradigma transportasi yang dominan pada *Single-Mode-Mobility* atau mobilitas dengan moda kendaraan pribadi seperti mobil dan kendaraan bermotor justru menambah pembiayaan, khususnya pembiayaan terhadap kerusakan lingkungan saat timbulnya polusi akibat transportasi yang dapat mengancam kesehatan manusia. Hal ini juga dikarenakan buruknya perencanaan transportasi terpadu dan buruknya pembuatan kebijakan.

Penerapan dari konsep transportasi berkelanjutan sebagai bentuk meningkatkan kualitas lingkungan dan kesehatan individu masyarakatnya yakni dengan menerapkan moda pribadi yang lebih ramah lingkungan, salah satunya melalui sepeda.

Konsep *Sustainable transportation* sebagai pendukung konsep transportasi berkelanjutan melalui pemilihan sarana transportasi yang lebih ramah lingkungan, yakni dengan mengakomodasi kendaraan tidak bermotor atau sepeda memang menjadi bagian penting didalam penerapan konsep transportasi berkelanjutan tersebut. Transportasi berkelanjutan berwawasan lingkungan. Bersepeda merupakan bagian moda transportasi berkelanjutan *ecofriendly*. Tujuan bersepeda adalah untuk menciptakan serta mempromosikan lingkungan berkelanjutan yang sehat dan ramah.

Belakangan ini aktivitas bersepeda menjadi kegiatan yang banyak dilakukan oleh masyarakat Kalimantan Selatan khususnya Kota Banjarmasin. Terlebih pada saat wabah Covid-19 melanda dunia. Jumlah pengguna sepeda meningkat 5 sampai 10 kali lipat. Untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna sepeda di Kota Banjarmasin, Pemerintah menyediakan lajur khusus sepeda yang berupa marka maupun *stick cone*. Akan tetapi, pada hari-hari diluar hari libur atau Hari Minggu, lajur tersebut nyaris tidak dilewati oleh pesepeda. Dalam hal ini terlihat bahwa masih kurangnya antusiasme masyarakat Banjarmasin menggunakan sepeda sebagai sarana dalam melakukan aktivitas, baik untuk hiburan, hobi, olahraga, sarana bekerja, dll. Masyarakat masih saja

menggunakan angkutan bermotor lainnya sebagai alat transportasi. Hal ini tentunya tidak sesuai dengan konsep *sustainable transportation*.

Pemilihan moda transportasi dalam kegiatan sehari-hari tentu saja kembali lagi kepada individu masing-masing. Faktor personal dan subjektif serta faktor objektif dalam bentuk lingkungan yang kemudian dideskripsikan dengan lebih detail melalui berbagai variabel di dalamnya [8]. Pemerintah selaku pemangku kebijakan harus merumuskan agar masyarakat mau berpindah ke transportasi yang ramah lingkungan agar konsep *sustainable transportation* dapat terlaksana, diluar dari keinginan individu masing-masing

Bagi manusia *Self-esteem* atau harga diri sangatlah penting dalam kehidupan manusia itu sendiri. Manusia dianugerahi berbagai macam kemampuan, seperti kemampuan akademik yang baik, kemampuan bersosial maupun kemampuan lain yang mendukung interaksi sosialnya dalam kehidupan sehari-hari. Harga diri merupakan bagian dari konsep diri yang memiliki arti sebagai suatu hasil penilaian individu terhadap dirinya yang diungkap dalam sikap yang dapat bersikap positif maupun negatif [2]. Harga diri dapat disimpulkan bahwa sebagai penilaian individu terhadap diri sendiri dalam rentang positif hingga negatif sebagai kebutuhan utama untuk menjalani kehidupan yang diperoleh dari pengalaman hidup dan pandangan lingkungan terhadap individu.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *self-esteem* atau harga diri seseorang terhadap keinginannya berpindah moda transportasi serta melihat besarnya peluang perpindahan moda transportasi pribadi ke sepeda untuk masyarakat Kota Banjarmasin yang memiliki sepeda. Penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan dalam pengambilan kebijakan mengenai transportasi berkelanjutan khususnya di Kota Banjarmasin.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Transportasi berkelanjutan berwawasan lingkungan merupakan pengembangan transportasi massal dan teknologi kendaraan yang ramah lingkungan serta membantu program *Non-Motorized-Transport* (NMT) yang merupakan pengaturan tata ruang untuk mengurangi pergerakan kendaraan bermotor dengan menyediakan fasilitas bersepeda [8].

Trend gaya hidup masyarakat yang ramah lingkungan di Indonesia dilakukan dengan pemanfaatan sepeda sebagai alternatif untuk mendukung pergerakan masyarakat [1].

Bersepeda merupakan bagian moda transportasi berkelanjutan *ecofriendly*. Tujuan bersepeda adalah untuk menciptakan serta mempromosikan lingkungan berkelanjutan yang sehat dan ramah (Dutta, 2016).

Iphan Fitriani Radam (2017) dalam Pengaruh Gaya Hidup Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Sungai Kota Banjarmasin menuliskan bahwa Pengaruh faktor gaya hidup terhadap probabilitas pilihan angkutan sungai pada kondisi eksisting sebesar 0,079 - 0,167 tanpa perbaikan angkutan sungai. Jika desain perahu angkutan sungai diperbaiki sesuai rencana, terjadi peningkatan probabilitas pilihan angkutan sungai sebesar 0,225 - 0,296. Hal ini menunjukkan bahwa faktor gaya hidup dan desain moda transportasi mempengaruhi pemilihan moda transportasi.

Gituri, Maulana Ichsan, dkk (2014) dalam Studi Analisis Faktor-Faktor Pengaruh Ketersediaan Infrastruktur Transportasi Sepeda Dan Pemilihan Moda Transportasi Sepeda Di Universitas Indonesia menyatakan bahwa penilaian infrastruktur transportasi sepeda bahwa variabel fasilitas yang berpengaruh paling kuat. Sedangkan bagi keinginan untuk bersepeda, variabel kehandalan merupakan variabel yang paling kuat.

Tehan dan Wacks (1972) dalam Black (1995), mengemukakan dasar kebutuhan

psikologis manusia serta bagaimana hal itu mempengaruhi dalam pemilihan moda transportasi. Pengaruh tersebut dikelompokkan dalam 2 (dua) katagori. Katagori yang dimaksud adalah:

- a. Kebutuhan mempertahankan ego seperti suasana, kenyamanan dan keamanan.
- b. Kebutuhan keinginan pribadi, seperti identitas pribadi atau status.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif karena dalam pelaksanaannya meliputi data, analisis dan interpretasi tentang arti dan data yang diperoleh.

Metode pengumpulan data

Dalam penelitian ini metode pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Angket atau Kuesioner

Penelitian ini menggunakan angket atau kuesioner, daftar pertanyaannya dibuat secara berstruktur dengan bentuk pertanyaan pilihan berganda (*multiple choice questions*) dan pertanyaan tertutup. Metode ini digunakan untuk memperoleh data tentang persepsi desain interior dari responden

2. Metode Dokumentasi

Metode ini digunakan untuk memperoleh data tentang pesepeda yang ada di Banjarmasin, misalnya club sepeda.

Populasi dan sampel

Populasi yang penulis gunakan sebagai objek penelitian adalah penduduk Kota Banjarmasin.

Sampel yang digunakan pada penelitian ini menggunakan metode random sampling dengan memberikan kuesioner kepada masyarakat Kota Banjarmasin yang memiliki sepeda.

Skala pengukuran variabel

Skala pengukuran variabel dalam penelitian ini mengacu pada Skala Likert (*Likert Scale*), Setelah data-data yang peneliti perlukan terkumpul, data tersebut peneliti susun untuk dikelompokkan kemudian diolah dengan menggunakan perhitungan-perhitungan statistik yaitu menggunakan SPSS versi 24.0 *for windows*

Teknik pengujian instrumen

1. Uji Validitas

uji validitas ini menggunakan bantuan komputer dengan program *SPSS 22* dengan variabel (X) adalah Perpindahan Moda Transportasi Dari Kendaraan Pribadi Ke Sepeda dan variabel (Y) adalah *Self-esteem* sebagai variabel terikat (*dependen*).

2. Uji Reliabilitas

Pengujian reliabilitas instrumen dilakukan dengan program *SPSS* menggunakan menu analisis *Scale* dengan teknik *Alpha Cronbach* Butir pertanyaan yang ada pada instrumen angket diuji reliabilitasnya agar mendapatkan skala pengukuran instrumen yang baik. Untuk pengujian menggunakan batasan tertentu seperti kurang dari 0,6 adalah kurang baik, sedangkan 0,7 dapat diterima dan di atas 0,8 adalah baik.

4. TEKNIK ANALISIS DATA

Untuk melaporkan hasil penelitian maka data yang telah diperoleh terlebih dahulu harus dilakukan analisis, agar data yang diperoleh dapat digunakan untuk menjawab rumusan masalah yang ada.

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah

Analisis *self-esteem*

Berdasarkan dari nilai Mean pada skala *Self-esteem* yang diberikan pada responden adalah 17,57. Dari hasil tersebut dapat ditentukan jumlah subjek yang berada di

kategori *Self-esteem* tinggi ada sejumlah 14 orang (11,03%), kategori *Self-esteem* dengan tingkat sedang ada sejumlah 97 orang (76,38%), dan dalam kategori tingkat rendah ada sejumlah 16 orang (12,59%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden telah mempunyai *Self-esteem* dalam kategori yang sedang.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1. Kategori Tingkat Self-Esteem

Kategori	Interval	Frekuensi	%
Rendah	$\leq 11,71$	16	3,74
Sedang	11,72 – 23,42	97	91,59
Tinggi	$> 23,43$	14	4,67

Analisis deskripsi data hasil penelitian

Pembahasan dalam analisis statistik deskriptif lebih berhubungan dengan pengumpulan data, peringkasan data, dan penyajian hasil peringkasan data. Data yang diperoleh dari penelitian ini masih acak dan tidak terorganisir dengan baik. Analisis deskripsi data berupa analisis statistik inferensial kuantitatif. Peneliti akan menggunakan langkah-langkah analisis data sebagai berikut:

- Seluruh kelengkapan jawaban responden, konsistensi jawaban, peneliti periksa kemudian menyeleksi keutuhan kuesioner dan memberi bobot pada setiap alternatif jawaban yang diberikan responden.
- Penskoran setiap variabel dilalaken dengan menggunakan Skala Likert, yaitu:
 - Sangat Sering (SS) = 5
 - Sering (SR) = 4
 - Kadang-Kadang (KK) = 3
 - Jarang (JR) = 2
 - Tidak Pernah (TP) = 1
- Menghitung frekuensi data dalam bentuk persentase dan membuat tabel

distribusi frekuensi skor sekolah, kemudian diinterpretasikan kategori sebagai berikut:

- Skor $\geq 80\%$ = Sebagian sangat besar
 - $60\% \leq \text{skor} < 80\%$ = Sebagian besar
 - $40\% \leq \text{skor} < 60\%$ = Sebagian kecil
 - $20\% \leq \text{skor} < 40\%$ = Sebagian sangat kecil
- d. Mengelompokkan skor masing-masing variabel penelitian menggunakan skor rata-rata ideal (M_i) dan standar deviasi (S_{di}).

Untuk menghitung rata-rata ideal (M_i) dengan formula (Suryabrata, 2014: 19):

$$M_i = \frac{1}{2} \{(\text{nilai ideal terendah}) + (\text{nilai ideal tertinggi})\} \quad (1)$$

Untuk menghitung besarnya simpangan baku ideal (S_{di}) adalah:

$$S_{di} = \frac{1}{6} \{(\text{nilai ideal tertinggi}) - (\text{nilai ideal terendah})\} \quad (2)$$

Tabel 2. Kategori X,Y

Variabel	Posisi Rata-rata Hitung	Kategori Penilaian Variabel
X dengan Y	$X > M_i + 1 S_{di}$	Tinggi
	$M_i - 1 S_{di} < X < M_i + 1 S_{di}$	Sedang
	$X < M_i - 1 S_{di}$	Rendah

Kemudian membuat grafik sebaran skor sekolah berupa histogram untuk masing-masing variabel penelitian.

Pengujian persyaratan analisis penelitian

Untuk mengetahui hubungan masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat dengan menggunakan teknik regresi.

Agar dapat digunakan teknik tersebut harus memenuhi beberapa persyaratan analisis sebagai berikut:

a. Uji Normalitas

Dalam penelitian ini, uji normalitas yang digunakan adalah uji *One Sample Kolmogor of Smirnov*. Kriteria pengujian ini adalah sebagai berikut:

- Jika nilai signifikansi (*Sig 2 tailed*) > 0,05 maka data berdistribusi normal.
- Jika nilai signifikansi (*Sig 2 tailed*) < 0,05 maka data tidak berdistribusi normal.
- Untuk mengetahui data terdistribusi normal atau tidak dapat diketahui dengan metode grafik P-P plot, yaitu apabila suatu grafik menunjukkan titik-titik tersebar disekitar garis dan mengikuti garis diagonal maka residual pada model regresi ini terdistribusi normal.

b. Uji Linieritas

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah dua variabel secara signifikan mempunyai hubungan yang linier, biasanya dilakukan jika melakukan analisa korelasi atau regresi linier.

Dasar pengambilan keputusan dengan melihat angka probabilitas lajur *Deviation from Linierity sig.*, yaitu:

- Probabilitas *Sig.* > 0,05, berarti tidak terdapat perbedaan kelinieran antara variabel independen (variabel bebas) dengan variabel dependen (variabel terikat).
- Probabilitas *Sig.* < 0,05, berarti terdapat perbedaan kelinieran antara variabel independen (variabel bebas) dengan variabel dependen (variabel terikat).

Uji homogenitas

Uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah sampel yang diambil memiliki varian atau karakteristik yang sama. Dalam uji

homogenitas, penulis menggunakan formula Uji Levene dibantu dengan program SPSS.

Apabila nilai statistik < 0,05 maka data tidak homogen, sebaliknya jika nilai statistik > 0,05 maka data homogen.

Pengujian hipotesis

Sesuai dengan tujuan penelitian ini, maka data akan dianalisis dengan langkah untuk mengetahui pengaruh antara masing-masing variabel bebas dengan variabel terikat dalam penelitian ini dilakukan:

- Menyusun tabel kerja dengan memasukan skor yang didapat:
(X): Perpindahan Moda Transportasi
Dari Kendaraan Pribadi Ke Sepeda
(Y): *Self-esteem*
- Menghitung regresi dari nilai X dan Y antara variabel, yaitu:



Gambar 1. Sub Struktur I (Regresi Sederhana)

5. DISKUSI DAN PEMBAHASAN

1. Uji Validitas

Tabel 3. Hasil Uji Coba Instrumen

		V7	TOTAL
V1	Pearson Correlation	.068	.457"
	Sig. (2-tailed)	.377	.000
	N	173	173
V2	Pearson Correlation	.109	.535"
	Sig. (2-tailed)	.153	.000
	N	173	173
V3	Pearson Correlation	.043	.406"

		V7	TOTAL
	Sig. (2-tailed)	.575	.000
	N	173	173
V4	Pearson Correlation	-.088	.394"
	Sig. (2-tailed)	.251	.000
	N	173	173
V5	Pearson Correlation	.013	.447"
	Sig. (2-tailed)	.860	.000
	N	173	173
V6	Pearson Correlation	.032	.407"
	Sig. (2-tailed)	.676	.006
	N	173	173
V7	Pearson Correlation	1	.558"
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	173	173
TOTAL	Pearson Correlation	.558"	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	173	173

Tabel 4. Variabel X

		V7	V8	V9	V10	TOTAL
V1	Pearson Correlation	.468"	.426"	.477"	.256"	.537"
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000
	N	173	173	173	173	173
V2	Pearson Correlation	.159'	.536"	.279"	.161"	.314"
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000
	N	173	173	173	173	173

		V7	V8	V9	V10	TOTAL
V3	Correlation					
	Sig. (2-tailed)	.036	.000	.000	.034	.000
	N	173	173	173	173	173
V3	Pearson Correlation	.105	.415"	.017	.215"	.315"
	Sig. (2-tailed)	.169	.000	.826	.005	.000
	N	173	173	173	173	173
V4	Pearson Correlation	.131	.407"	.204"	.006	.316"
	Sig. (2-tailed)	.056	.000	.007	.942	.000
	N	173	173	173	173	173
V5	Pearson Correlation	.017	.350"	.026	.147	.362"
	Sig. (2-tailed)	.826	.000	.737	.054	.001
	N	173	173	173	173	173
V6	Pearson Correlation	.362"	.481"	.452	.236"	.524"
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.002	.000
	N	173	173	173	173	173
V7	Pearson Correlation	1	.180'	.156'	.304"	.602"
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000
	N	173	173	173	173	173

		V7	V8	V9	V10	TOTAL
	Sig. (2-tailed)		.015	.041	.000	.000
	N	173	173	173	173	173
V8	Pearson Correlation	.180		.531	.117	.361
	Sig. (2-tailed)	.018		.000	.124	.001
	N	173	173	173	173	173
V9	Pearson Correlation	.156	.531		.272	.560
	Sig. (2-tailed)	.014	.000		.000	.000
	N	173	173	173	173	173
V10	Pearson Correlation	.304	.117	.272		.599
	Sig. (2-tailed)	.000	.124	.000		.000
	N	173	173	173	173	173
TOTAL	Pearson Correlation	.602	.261	.560	.599	
	Sig. (2-tailed)	.000	.001	.000	.000	
	N	173	173	173	173	173

Dari hasil perhitungan SPSS di atas, dapat dilihat bahwa nilai uji masing-masing butir berada di atas 0,3, sehingga masing-masing butir soal dinyatakan valid.

2. Uji Reliabilitas

Tabel 5. *Reliability Statics*

<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
.622	8

Tabel 6. Reabilitas Perpindahan Moda Transportasi (X)

<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
.678	11

Berdasarkan hasil uji coba reliabilitas di atas, Perpindahan Moda Transportasi Dari Kendaraan Pribadi Ke Sepeda (X) dengan *Self-esteem* (Y) di Banjarmasin termasuk tinggi karena hasil > 0,6. Artinya jika nilai koefisien alfa yang didapatkan dari perhitungan SPSS 22 lebih besar dari 0,6 maka disimpulkan kuesioner tersebut reliabel.

Pengujian persyaratan analisis penelitian

1. Pengujian Normalitas

Pengujian normalitas dilakukan dengan menggunakan uji Onesample kolmogorov- Smirnov dengan program SPSS 22.

Tabel 7. *One – Sample Kolmogorov-Smirnov Test*

<i>Unstandardized Residual</i>		
<i>N</i>		173
<i>Normal Parameters^{a,b}</i>	Mean	.0000000
	Std. Deviation	3.93890121
<i>Most Extreme Differences</i>	Absolute	.087
	Positive	.086

Negative	-.087
Test Statistic	.087
Asymp. Sig. (2-tailed)	.053 ^c

Test distribution is Normal

Calculated from data

Lilliefors Significance Correction

Dari hasil uji normalitas tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel **X dengan Y** mempunyai sebaran data yang berdistribusi normal, dimana harga apabila nilai kolmogorov- Smirnov atau nilai Asymp, Sig, (2-tailed) > 0,05

Pengujian hipotesis

Untuk mengetahui hubungan Perpindahan Moda Transportasi Dari Kendaraan Pribadi Ke Sepeda (X) dengan Kinerja *Self-esteem* (Y) di Banjarmasin dibuat hipotesis sebagai berikut:

1. Ha: “Ada pengaruh hubungan Perpindahan Moda Transportasi Dari Kendaraan Pribadi Ke Sepeda (X) dengan *Self-esteem* (Y) di Banjarmasin”.
2. Ho: “Tidak Terdapat pengaruh Perpindahan Moda Transportasi Dari Kendaraan Pribadi Ke Sepeda (X) dengan *Self-esteem* (Y) di Banjarmasin”.

Pengujian hipotesis dilakukan menggunakan analisis bivariat, yaitu analisis korelasi dan regresi sederhana 1 prediktor. Data diolah dengan bantuan program komputer SPSS versi 22.0 for Windows. Berikut disajikan tabel ringkasan hasil korelasi dan regresi sederhana 1 prediktor antara (X) terhadap (Y)

Tabel 8. Ringkasan Hasil Uji Korelasi dan Regresi (X) terhadap (Y)

Variabel	Koefisien
X	0,458
Konstanta	17,384
r_{hitung}	0,465

Variabel	Koefisien
R^2	0,120

Berdasarkan tabel di atas selanjutnya dapat digunakan untuk melakukan pengujian hipotesis, yaitu:

- a. Mencari koefisien korelasi antara (X) terhadap (Y)

Koefisien korelasi (r_{xy}) dicari untuk menguji hipotesis dengan melihat seberapa besar (X) terhadap (Y). Berdasarkan analisis yang telah dilakukan menggunakan bantuan program komputer SPSS versi 22.0 for Windows, didapatkan koefisien korelasi antara (X) terhadap (Y) sebesar 0,458. Nilai koefisien korelasi ini selanjutnya dikonsultasikan dengan tabel interpretasi koefisien korelasi sebagai berikut:

Tabel 9. Interpretasi Koefisien Korelasi (X) terhadap (Y)

Korelasi	r_{hitung}	Nilai Interpretasi	Keterangan
(X) terhadap (Y)	0,458	0.40-0.599	Sedang

Tabel diatas menunjukkan bahwa nilai r_{hitung} berada diantara, 0,40-0,599, sehingga koefisien korelasi/regresi yang dihasilkan termasuk dengan nilai positif. Sehingga terdapat pengaruh hubungan antara variabel X dengan Y dalam kategori signifikasi sedang (posisi aman).

- b. Membuat persamaan garis regresi 1 prediktor (regresi sederhana).

Dari perhitungan dengan menggunakan program SPSS versi 22.0 for windows didapatkan besarnya konstanta (a) = 16,809 dan nilai koefisien regresi (b) = 0,458, sehingga persamaan regresi linier sederhananya sebagai berikut:

$$Y = a + bX \quad (3)$$

$$= 17,384 + 0,458 X$$

Persamaan tersebut menunjukkan bahwa nilai koefisien sangat kecil yaitu (X_1) sebesar 0,105 yang berarti apabila (X) meningkat 1 poin maka (Y) akan meningkat sebesar 0,105 poin.

c. Koefisien determinasi (R^2)

Koefisien determinasi menunjukkan tingkat ketepatan garis regresi. Garis digunakan untuk menjelaskan proporsi dari ragam *Self-esteem* (Y) yang diterangkan oleh variabel independennya. Berdasarkan hasil analisis data dengan menggunakan program *SPSS versi 16.0 for windows* menunjukkan R^2 sebesar 0,120. Nilai tersebut berarti 12 % perubahan pada variabel *Self-esteem* (Y) dapat diterangkan oleh variabel (X) . Sedangkan 88 % dijelaskan variabel lain diantaranya *Self-esteem* (Y) dan variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

6. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis terhadap data dan hasil pengolahan yang dilakukan dihasilkan beberapa kesimpulan yang sesuai dengan tujuan penelitian yaitu:

- Dari hasil perhitungan, didapatkan bahwa nilai *self-esteem* tingkat sedang sebesar 76,38%, kategori rendah sebesar 12,59% dan kategori tinggi sebanyak 11,03%.
- Nilai r_{hitung} berada diantara 0,4-0,599, artinya koefisien regresi yang dihasilkan termasuk nilai positif. Sehingga terdapat pengaruh hubungan antara variabel X (perpindahan moda transportasi) terhadap Y (*self-esteem*)

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Artiningsih, A., 2016. Jalur Sepeda Sebagai Bagian Dari Sistem Transportasi Kota Yang Berwawasan Lingkungan. *TATALOKA*, 13(1), pp.27-41.
- [2] Baron, Robert, A., & Byrne, D. 2012. Psikologi Sosial Jilid 2. Erlangga, Jakarta
- [3] Feist, J., & Feist, G. J. 2013. Teori Kepribadian. Salemba Humanika. Jakarta
- [4] Ghufro, Nur & Rini Risnawati. 2011. Teori-Teori Psikologi. Ar-ruzz Media. Jakarta
- [5] Mawening, I.T., Haryadi, B. and Setiadi, B.H., 2014. *Strategi Pengembangan Fasilitas untuk Meningkatkan Motivasi Bersepeda Masyarakat Kota Surakarta* (Doctoral dissertation, Magister Teknik Sipil).
- [6] Mruk, C. J. 2013. *Self-esteem and Positive Psychology: Research, Theory, and Practice* 4rd Edition. Springer Publishing Company Inc. New York
- [7] RADAM, I.F., 2020. *The Analysis of Lifestyle Affecting the Choice on River Transport in Banjarmasin*. International Business Management | vol: 10 | issue : 19 | 2016-01-01
- [8] Rusmandani, P. and Arifin, M.Z., 2015. Perencanaan Implementasi Lajur Sepeda Di Kota Tegal. *Rekayasa Sipil*, 9(1), pp.64-73.

