

**ANALISIS *INTENTION TO USE* SEPEDA SEBAGAI MODA TRANSPORTASI
DENGAN PENGARUH *ENVIRONMENTAL CONSCIOUSNESS*, *ECONOMIC
CONSCIOUSNESS*, *HEALTH CONSCIOUSNESS*, *HEALTHY LIFESTYLE* DAN
ATTITUDE TERHADAP PENGGUNAAN SEPEDA**

(Studi Kasus di Wilayah Cilacap, Jawa Tengah)



Usulan Penelitian Tesis

Oleh :

Ivan Septyoadi

22221286

**PROGRAM STUDI MAGISTER MANAJEMEN
PROGRAM PASCA SARJANA
STIE BPD JATENG
SEMARANG
2023**

1. Pendahuluan

1.1. Latar Belakang Masalah

Penggunaan transportasi sepeda memiliki peran yang sangat penting dalam mencapai keberlanjutan lingkungan (Gu et al., 2021). Salah satu manfaat paling mencolok dari bersepeda adalah tidak menghasilkan emisi gas buang yang berkontribusi pada pemanasan global. Dengan menggantikan penggunaan kendaraan bermotor yang berbahan bakar fosil dengan bersepeda, kita dapat mengurangi emisi karbon dioksida (CO₂) dan gas rumah kaca lainnya, yang membantu memitigasi perubahan iklim (Caggiani & Camporeale, 2021).

Mendorong penggunaan sepeda sebagai sarana transportasi adalah langkah penting dalam mendukung keberlanjutan lingkungan dan mencapai kota yang lebih hijau, sehat, dan berkelanjutan (Halvadia et al., 2022). Dukungan dari pemerintah, perencana kota, dan masyarakat secara keseluruhan diperlukan untuk menciptakan infrastruktur dan kebijakan yang mendukung serta mendorong pertumbuhan penggunaan sepeda sebagai bagian dari solusi perubahan iklim dan perlindungan lingkungan (Rosas-Satizábal & Rodriguez-Valencia, 2019).

Penggunaan transportasi sepeda untuk keberlanjutan lingkungan dipengaruhi oleh kesadaran terhadap tiga aspek penting yaitu *Environmental Consciousness*, *health consciousness* dan *economic consciousness* (Halvadia et al., 2022). Kesadaran terhadap ketiga aspek ini merupakan faktor penting yang mempengaruhi keputusan individu untuk beralih atau meningkatkan penggunaan sepeda sebagai sarana transportasi. Ketika masyarakat semakin sadar akan manfaat lingkungan, kesehatan, dan ekonomi dari bersepeda, maka kesadaran ini akan mendorong adopsi penggunaan sepeda yang lebih luas (Kautish & Sharma, 2018).

Adopsi terhadap penggunaan sepeda juga perlu lebih digalakkan di Indonesia. Pencemaran udara telah menjadi masalah yang cukup serius bagi negara-negara maju dan berkembang, terutama di kota-kota besar di Indonesia. Hal tersebut ditandai dengan menurunnya kualitas udara dan berdampak pada gangguan kesehatan terhadap makhluk hidup, terutama terhadap manusia yang dampaknya sangat terasa bagi kesehatan, diantaranya seperti menurunnya fungsi paru-paru, meningkatnya penyakit pernapasan, iritasi mata serta berbagai penyakit lainnya. Padatnya aktivitas transportasi seperti penggunaan kendaraan bermotor adalah sumber utama yang memicu terjadinya pencemaran lingkungan terutama pencemaran udara dari emisi gas buang yang dihasilkan. Dalam proses pembakarannya, kendaraan bermotor akan mengeluarkan hasil pembakaran berupa gas-gas berbahaya antara lain Karbon Monoksida (CO), Hidro Karbon (HC), Nitrogen Oksida (NO_x), Sulfur Oksida (SO_x), dan Partikulat (Akbar et al., 2023). Berdasarkan paparan argumentasi di atas maka penelitian ini berusaha menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi *intention to use* sepeda sebagai transportasi ramah lingkungan di Cilacap, Jawa Tengah. Adapun alasan pemilihan Cilacap dikarenakan Cilacap merupakan kabupaten terluas di provinsi Jawa Tengah dengan luas wilayahnya sekitar 6,2% dari total wilayah Jawa Tengah. Adapun angkatan kerja yang memanfaatkan moda transportasi sebanyak 829.219 pada Tahun 2021 dimana angka tersebut terus meningkat setiap Tahunnya menjadikan potensi polusi udara yang tinggi karena penggunaan moda transportasi yang tidak ramah lingkungan.

Tabel 1. Jumlah Kendaraan Bermotor di Kabupaten Cilacap

Jenis Kendaraan	Tahun		
	2019	2020	2021
Mobil Penumpang	41.245	44.767	54.540

Bus	783	793	2.591
Truk	20.100	20.762	24.520
Sepeda Motor	725.053	752.008	806.833
Sepeda	874	945	1035

Sumber: Badan Pusat Statistik (2023) dan cilacapkab.go.id (2023)

Berdasarkan Tabel 1, diketahui bahwa penggunaan kendaraan bermotor terus mengalami peningkatan yang pesat di Kabupaten Cilacap. Adapun jumlah pengguna sepeda Tahun 2019 – 2021 masih sangat jauh bila dibandingkan jumlah kendaraan bermotor. Oleh karena itu, adopsi terhadap penggunaan sepeda sebagai alat transportasi perlu dianalisis untuk mengurangi paparan polusi yang terjadi di daerah tersebut.



Gambar 1. Kegiatan Komunitas Sepeda Cilacap

Sumber: https://www.instagram.com/_ksc2019/ (2023)

Berdasarkan Gambar 1, diketahui bahwa kegiatan komunitas sepeda Cilacap aktif melakukan berbagai kegiatan seperti kolaborasi dengan Polresta Cilacap. Hal ini bertujuan untuk mengkampanyekan penggunaan sepeda sebagai alat Transportasi. Berdasarkan data yang diperoleh dari media sosial Komunitas Sepeda Cilacap, terdapat total 34 komunitas sepeda yang ada di Cilacap dengan anggota sebanyak 1035. Sehingga upaya untuk mengkampanyekan Sepeda sebagai alat Transportasi terus berkembang di Cilacap.

Intention to use sepeda dipengaruhi oleh *attitude* terhadap penggunaan alat transportasi tersebut. *Attitude* terhadap sepeda dapat memainkan peran penting dalam membentuk niat seseorang untuk menggunakannya. Jika seseorang memiliki sikap positif terhadap sepeda, sebagai alat transportasi yang ramah lingkungan, ekonomis, dan menyenangkan, maka mereka kemungkinan lebih cenderung untuk berniat untuk menggunakannya (Halvadia et al., 2022; Li et al., 2021). *Environmental consciousness*, *economic consciousness*, dan *health consciousness* dapat berperan penting dalam membentuk *attitude* terhadap penggunaan sepeda sebagai alat transportasi. *Environmental consciousness* dapat meningkatkan pemahaman tentang dampak negatif transportasi bermotor terhadap lingkungan, seperti polusi udara dan emisi gas rumah kaca. Ini dapat mendorong seseorang untuk mencari alternatif yang lebih ramah lingkungan, seperti sepeda (Cheung & To, 2019; Xu et al. 2020). Kemudian, *Economic consciousness* dapat membuat seseorang lebih peduli tentang efisiensi biaya dalam transportasi. Sepeda adalah alat transportasi yang relatif murah dalam jangka panjang,

terutama jika dibandingkan dengan kepemilikan mobil atau kendaraan bermotor lainnya (Halvadia et al., 2022).

Health consciousness adalah faktor penting lainnya yang dapat membentuk *attitude* terhadap penggunaan sepeda sebagai alat transportasi. Orang yang sadar akan kesehatan seringkali lebih cenderung memperhatikan manfaat kesehatan dari aktivitas fisik, seperti bersepeda. Mereka dapat menganggap bersepeda sebagai cara yang baik untuk meningkatkan kesehatan jantung, kebugaran fisik, dan kesejahteraan secara keseluruhan (Xu et al. 2020; Halvadia et al., 2022)

Berdasarkan latar belakang di atas, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh *environmental consciousness*, *economic consciousness* dan *health consciousness* terhadap *attitude* serta dampaknya pada *intention to use* penggunaan sepeda sebagai alat Transportasi di Cilacap, Jawa Tengah.

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan paparan argumentasi diatas, maka rumusan masalah penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengaruh *environmental consciousness* terhadap *attitude* menggunakan sepeda di Cilacap, Jawa Tengah ?
2. Bagaimana pengaruh *economic consciousness* terhadap *attitude* menggunakan sepeda di Cilacap, Jawa Tengah ?
3. Bagaimana pengaruh *health consciousness* terhadap *attitude* menggunakan sepeda di Cilacap, Jawa Tengah ?
4. Bagaimana pengaruh *health consciousness* terhadap *healthy lifestyle* di Cilacap, Jawa Tengah ?
5. Bagaimana pengaruh *healthy lifestyle* terhadap *attitude* menggunakan sepeda di Cilacap, Jawa Tengah ?
6. Bagaimana pengaruh *health consciousness* terhadap *attitude* menggunakan sepeda di Cilacap, Jawa Tengah dimediasi *healthy lifestyle* ?
7. Bagaimana pengaruh *attitude* menggunakan sepeda terhadap *intention to use* sepeda di Cilacap, Jawa Tengah ?

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan sebagai berikut:

1. Menganalisis pengaruh *environmental consciousness* terhadap *attitude* menggunakan sepeda di Cilacap, Jawa Tengah
2. Menganalisis pengaruh *economic consciousness* terhadap *attitude* menggunakan sepeda di Cilacap, Jawa Tengah
3. Menganalisis pengaruh *health consciousness* terhadap *attitude* menggunakan sepeda di Cilacap, Jawa Tengah
4. Menganalisis pengaruh *health consciousness* terhadap *healthy lifestyle* di Cilacap, Jawa Tengah
5. Menganalisis pengaruh *healthy lifestyle* terhadap *attitude* menggunakan sepeda di Cilacap, Jawa Tengah
6. Menganalisis pengaruh *health consciousness* terhadap *attitude* menggunakan sepeda di Cilacap, Jawa Tengah dimediasi *healthy lifestyle*
7. Menganalisis pengaruh *attitude* menggunakan sepeda terhadap *intention to use* sepeda di Cilacap, Jawa Tengah

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dilakukan berharap bisa bermanfaat bagi :

- a. Manfaat Praktis
 1. Hasil Penelitian ini diharapkan mampu meningkatkan *intention to use* sepeda sebagai solusi moda transportasi masyarakat Cilacap, Jawa Tengah
 2. Hasil Penelitian ini diharapkan mampu meningkatkan *intention to use* sepeda akan meningkatkan kualitas udara di wilayah Cilacap, Jawa Tengah
- b. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian diharapkan bisa menambah pengetahuan dan menjadikan referensi bagi pembaca dan masih dapat dikembangkan untuk penelitian selanjutnya

2. Kajian Pustaka

2.1 *Grand Theory Self-determination theory (SDT)*

Self-Determination Theory (SDT), adalah teori psikologi yang menguraikan bagaimana individu memotivasi diri mereka sendiri dalam berbagai konteks dan aktivitas (Halvadia et al., 2022). SDT mengajukan konsep bahwa individu cenderung mencapai kepuasan dan kesejahteraan yang lebih besar ketika motivasi intrinsik mereka diperkuat dan diberdayakan (Martinez et al., 2022).

SDT menekankan pentingnya individu merasa memiliki kendali) dan otonomi dalam pengambilan keputusan. Dalam konteks penggunaan sepeda, seseorang yang merasa memiliki otonomi akan lebih cenderung untuk memilih sepeda sebagai alat transportasi jika mereka merasa ini adalah pilihan yang mereka pilih secara sukarela, bukan karena tekanan eksternal (Grayson, 2019). SDT menekankan pentingnya motivasi intrinsik, yang berarti individu yang memiliki *environmental consciousness* cenderung memotivasi diri mereka sendiri untuk menggunakan sepeda karena mereka merasa aktivitas ini konsisten dengan nilai-nilai lingkungan mereka. Mereka merasa terdorong untuk berkontribusi dalam mengurangi dampak negatif lingkungan dari kendaraan bermotor (Chi et al., 2020).

Economic consciousness dapat memengaruhi motivasi intrinsik terutama jika seseorang melihat penggunaan sepeda sebagai cara untuk menghemat uang. Faktor-faktor seperti biaya bahan bakar atau parkir, dapat berperan dalam memotivasi seseorang untuk memilih sepeda sebagai alternatif yang lebih hemat biaya (Halvadia et al., 2022). *Health consciousness* dapat berfungsi sebagai motivasi intrinsik yang kuat. Individu yang peduli akan kesehatan mereka mungkin merasa terdorong untuk menggunakan sepeda karena mereka menyadari manfaat kesehatan yang terkait dengan aktivitas fisik, seperti bersepeda (Halvadia et al., 2022).

Selanjutnya, penggunaan sepeda sebagai pilihan dalam *healthy lifestyle* harus didasarkan pada pilihan yang otonom, yaitu keputusan yang dibuat secara sukarela tanpa tekanan eksternal. Individu yang merasa memiliki kontrol atas keputusan ini lebih cenderung untuk memiliki niat kuat untuk menggunakan sepeda. Dikarenakan mereka menikmati aktivitas ini, merasa bahwa bersepeda mendukung kesehatan mereka, dan konsisten dengan nilai-nilai kesehatan yang mereka yakini (Castillo-Manzano et al., 2015)

2.2 *Environmental Consciousness*

2.2.1 Konsep *Environmental Consciousness*

Environmental Consciousness merujuk pada tingkat kesadaran individu dan masyarakat terhadap pentingnya menjaga dan melestarikan lingkungan alam demi kesejahteraan manusia dan kelangsungan hidup planet Bumi (Halvadia et al., 2022). Kesadaran lingkungan mencakup pemahaman tentang dampak aktivitas manusia terhadap lingkungan, serta upaya dan tanggung jawab untuk mengurangi dampak negatif tersebut (Kautish & Sharma, 2018). Kesadaran lingkungan mendorong

penerapan konsep pembangunan berkelanjutan, di mana kebutuhan manusia dipenuhi tanpa merusak kemampuan lingkungan untuk mendukung kehidupan di masa depan. Ini mencakup penggunaan sumber daya secara bijaksana dan peningkatan teknologi ramah lingkungan (Soewarno et al., 2019)

2.2.2 Indikator *Environmental Consciousness*

Pengukuran *Environmental Consciousness* merujuk pada penelitian Halvadia et al. (2022) melalui beberapa indikator sebagai berikut:

1. Dukungan mode transportasi berkelanjutan
2. Pengurangan konsumsi bahan bakar
3. Kepedulian terhadap lingkungan

2.3 *Economic Consciousness*

Economic Consciousness merujuk pada tingkat kesadaran individu dan masyarakat tentang isu-isu ekonomi, peran ekonomi dalam kehidupan, dan dampak keputusan ekonomi terhadap diri sendiri, masyarakat, dan lingkungan (Halvadia et al., 2022). Kesadaran ekonomi mengajak individu untuk mempertimbangkan dampak sosial dan lingkungan dari keputusan ekonomi mereka. Ini termasuk memilih produk dan layanan yang ramah lingkungan, mendukung perusahaan yang memiliki praktik bisnis yang berkelanjutan, dan menghindari produk atau layanan yang berkontribusi pada ketidakadilan sosial atau kerusakan lingkungan (Gil-Giménez et al., 2021)

2.4 *Health Consciousness*

Health Consciousness merujuk pada tingkat kesadaran individu dan masyarakat tentang pentingnya menjaga dan meningkatkan kesehatan fisik dan mental (Halvadia et al., 2022). Kesadaran kesehatan mencakup pemahaman tentang gaya hidup sehat, kebiasaan yang baik, dan pentingnya pencegahan dalam mencapai kesehatan yang optimal (Sakib et al., 2020). Kesadaran kesehatan mencakup pemahaman tentang bagaimana lingkungan kita dapat mempengaruhi kesehatan kita. Ini termasuk mengenali dan menghindari paparan terhadap polusi udara dan air, produk kimia berbahaya, serta mendukung upaya untuk menjaga lingkungan yang bersih dan sehat (Xu et al., 2020).

2.5 *Healthy Lifestyle*

Healthy Lifestyle adalah pola hidup dan pilihan yang mengarah pada kesehatan fisik, mental, dan sosial yang optimal (Halvadia et al., 2022). *Healthy Lifestyle* mencakup berbagai aspek kehidupan, termasuk pola makan, aktivitas fisik, manajemen stres, tidur yang cukup, menghindari kebiasaan buruk, dan memperhatikan aspek sosial dan emosional dalam kehidupan sehari-hari (Marques et al., 2019).

2.6 *Attitude*

Attitude terhadap penggunaan produk yang menjaga lingkungan merujuk pada sikap atau pandangan individu terhadap produk yang memiliki dampak positif terhadap lingkungan (Halvadia et al., 2022). Sikap ini mencakup keyakinan, perasaan, dan perilaku yang mendukung penggunaan produk ramah lingkungan sebagai bagian dari upaya melestarikan dan melindungi lingkungan (Sivapalan et al., 2021).

2.7 *Intention to Use*

Konsep *intention to use* merujuk pada niat atau keinginan individu untuk menggunakan produk atau layanan yang memiliki dampak positif terhadap lingkungan (Halvadia et al., 2022). Niat ini mencakup rencana dan tekad untuk secara aktif memilih

produk yang berkontribusi pada pelestarian dan perlindungan lingkungan (L. Li et al., 2021).

2.8 Pengembangan Hipotesis

2.8.1. *Environmental Consciousness* dengan *Attitude*

Environmental Consciousness dapat meningkatkan sikap (*Attitude*) terhadap penggunaan transportasi yang berkelanjutan. Ketika seseorang lebih sadar akan dampak aktivitas transportasi terhadap lingkungan, mereka cenderung lebih terbuka dan bersedia untuk menggunakan opsi transportasi yang lebih ramah lingkungan (Halvadia et al., 2022). Transportasi adalah elemen/alat penting bagi konsumen untuk berkomuter dan konsumen menyadari peran yang dimainkannya dalam merusak lingkungan (Si et al., 2020). *Self-Determination Theory* (SDT) mengajarkan bahwa individu harus merasa memiliki otonomi dalam membuat keputusan mereka. Ketika seseorang memiliki kesadaran lingkungan yang kuat, mereka merasa bahwa menggunakan sepeda adalah pilihan yang sesuai dengan nilai-nilai dalam pelestarian lingkungan (Halvadia et al., 2022). Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa *environmental consciousness* memberikan pengaruh positif terhadap *attitude* (Zaremohzzabieh et al., 2021; Halvadia et al., 2022; Cheung & To, 2019). Berdasarkan pembahasan di atas, hipotesis diajukan:
H1: *Environmental consciousness* berpengaruh positif terhadap *attitude* menggunakan sepeda

2.8.2. *Economic Consciousness* dengan *Attitude*

Kesadaran ekonomi membantu individu menyadari biaya tambahan yang terkait dengan kepemilikan kendaraan bermotor, seperti asuransi, parkir, dan biaya perpanjangan izin. Dengan menggunakan sepeda, mereka dapat menghindari biaya-biaya ini (Halvadia et al., 2022). Kesadaran ekonomi juga dapat memicu kesadaran tentang dampak lingkungan dari transportasi berbasis bahan bakar fosil, seperti mobil. Dengan menggunakan sepeda, mereka dapat berkontribusi pada pengurangan emisi karbon dan pelestarian lingkungan (Gericke et al., 2019). Dalam konteks *Self-Determination Theory* (SDT), individu merasa bahwa menggunakan sepeda adalah pilihan yang memberikan otonomi dalam mengelola anggaran mereka. Mereka dapat merasa bahwa ini adalah keputusan yang menguntungkan secara ekonomi dan tidak dipengaruhi oleh tekanan eksternal (Halvadia et al., 2022). Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa *economic consciousness* memberikan pengaruh positif terhadap *attitude* (Halvadia et al., 2022). Berdasarkan pembahasan di atas, hipotesis diajukan:
H2: *Economic consciousness* berpengaruh positif terhadap *attitude* menggunakan sepeda

2.8.3. *Health Consciousness* dengan *Attitude*

Individu dengan kesadaran kesehatan yang tinggi menghargai manfaat kesehatan fisik yang didapat dari bersepeda. Bersepeda adalah bentuk aktivitas fisik yang baik dan dapat meningkatkan kesehatan jantung, meningkatkan kebugaran, dan membantu mengontrol berat badan (Halvadia et al., 2022). Orang yang memiliki kesadaran kesehatan yang tinggi sering kali memiliki komitmen yang lebih kuat untuk menjaga kesehatan mereka dan pelestarian lingkungan. Penggunaan sepeda sebagai transportasi yang berkelanjutan merupakan wujud dari komitmen ini (Wang et al., 2019). Dalam konteks *Self-Determination Theory* (SDT), penggunaan sepeda dapat dilihat sebagai cara untuk meningkatkan kesehatan fisik dan kesejahteraan, dan individu yang memiliki kesadaran kesehatan tinggi dapat memotivasi diri mereka sendiri untuk menggunakan sepeda karena mereka merasa ini adalah pilihan yang sesuai dengan nilai-nilai yang

diyakini (Halvadia et al., 2022). Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa *health consciousness* memberikan pengaruh positif terhadap *attitude* (Xu et al., 2020; Halvadia et al., 2022). Berdasarkan pembahasan di atas, hipotesis diajukan:

H3: *Health consciousness* berpengaruh positif terhadap *attitude* menggunakan sepeda

2.8.4. *Healthy Lifestyle* dengan *Health Consciousness*, dan *Attitude*

Kesadaran tentang kesehatan dapat mendorong orang untuk lebih aktif secara fisik. Mereka mungkin lebih cenderung untuk rutin berolahraga, seperti berjalan kaki, berlari, bersepeda, berenang, atau berpartisipasi dalam kegiatan fisik lainnya, yang dapat membantu menjaga berat badan yang sehat dan meningkatkan kesehatan jantung serta kebugaran fisik (Halvadia et al., 2022). Dengan meningkatnya kesadaran tentang kesehatan, diharapkan bahwa individu akan lebih sadar dan bertanggung jawab terhadap kesehatan mereka, yang pada gilirannya dapat meningkatkan kualitas hidup secara keseluruhan dan mengurangi risiko terkena penyakit kronis dan masalah kesehatan lainnya (Chang, 2020). Mengacu pada *Self-Determination Theory* (SDT), dijelaskan bahwa orang yang sangat sadar akan kesehatan memiliki otonomi untuk membuat keputusan yang mendukung kesejahteraan mereka, seperti mengadopsi diet sehat, berolahraga, atau bersepeda. Ini adalah keputusan yang mereka buat secara sukarela berdasarkan pemahaman mereka akan pentingnya kesehatan (Halvadia et al., 2022).

Ketika seseorang mulai mengadopsi gaya hidup sehat, mereka cenderung lebih sadar akan pentingnya aktivitas fisik dan kesehatan secara keseluruhan. Sepeda merupakan salah satu bentuk olahraga yang menyenangkan dan dapat meningkatkan kesehatan jantung, kebugaran fisik, dan stamina (Matharu et al., 2021). Dengan demikian, seseorang yang mengadopsi *healthy lifestyle* akan lebih mungkin melihat sepeda sebagai pilihan olahraga yang baik untuk menjaga kesehatan mereka. Berdasarkan pembahasan di atas, hipotesis diajukan:

H4: *Health consciousness* berpengaruh positif terhadap *healthy lifestyle* menggunakan sepeda

H5: *Healthy lifestyle* berpengaruh positif terhadap *attitude* menggunakan sepeda

H6: *Healthy lifestyle* berpengaruh positif terhadap *attitude* menggunakan sepeda dimediasi *healthy lifestyle*

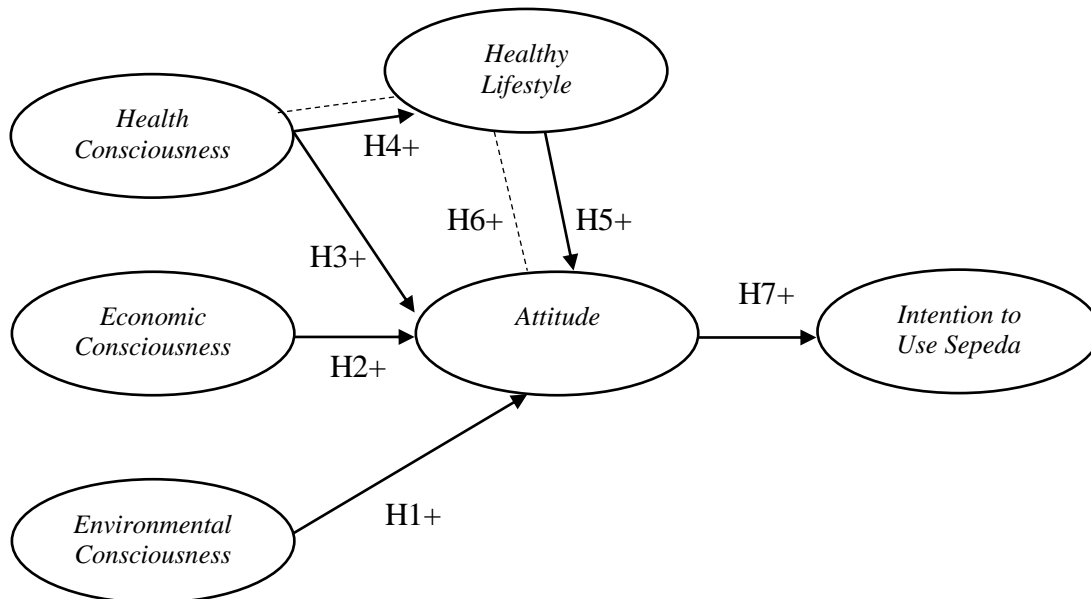
2.8.5. *Attitude* dengan *Intention to Use*

Sikap yang positif terhadap bersepeda sebagai sarana transportasi yang ramah lingkungan didorong oleh kesadaran akan manfaat lingkungan yang dihasilkan. Ketika seseorang menyadari bahwa menggunakan sepeda dapat mengurangi emisi gas buang dan polusi udara, mereka mungkin merasa lebih termotivasi untuk mengadopsi sepeda sebagai pilihan transportasi untuk mengurangi dampak negatif pada lingkungan (Irawan et al., 2022). Pengalaman positif menggunakan sepeda sebagai sarana transportasi sebelumnya juga dapat membentuk sikap yang positif terhadap bersepeda. Jika seseorang telah merasakan manfaat atau kesenangan menggunakan sepeda sebelumnya, mereka lebih mungkin untuk memiliki niat untuk terus menggunakan sepeda di masa depan (Halvadia et al., 2022). Dalam kerangka *Self-Determination Theory* (SDT), sikap positif terhadap penggunaan sepeda dapat memperkuat niat individu untuk menggunakannya sebagai sarana transportasi. Motivasi intrinsik, otonomi, rasa kompetensi, dan hubungan sosial yang positif dapat bekerja bersama-sama untuk menciptakan niat yang kuat dan konsisten untuk mengadopsi sepeda sebagai alternatif transportasi yang disukai (Halvadia et al., 2022). Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa *attitude* memberikan pengaruh positif terhadap *intention to use* (Irawan et al.,

2022; Halvadia et al., 2022; (J. Li et al., 2021). Berdasarkan pembahasan di atas, hipotesis diajukan:

H7: *Attitude* berpengaruh positif terhadap *intention to use* sepeda

2.9 Model Penelitian



Gambar 1. Model Penelitian

2.10 Penelitian Terdahulu

Tabel 2. Penelitian Terdahulu

No	Peneliti, Tahun	Variabel	Hasil Penelitian
1	Cheung & To (2019)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Environmental Consciousness</i> • <i>Attitude</i> • <i>Green Purchase Behavior</i> 	<i>Environmental consciousness</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>attitude</i> . Kemudian, <i>attitude</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>purchase behavior</i>
2	Rathnayake et al. (2020)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Healthy Lifestyle</i> • <i>Attitude</i> • <i>Knowledge</i> • <i>Quality of Life</i> 	<i>Healthy lifestyle</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>attitude</i>
3	Xu et al. (2020)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Health consciousness</i> • <i>Attitude</i> • <i>Environmental awareness</i> • <i>Purchase Intention</i> 	<i>Health consciousness</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>attitude</i> . Kemudian, <i>attitude</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>purchase intention</i>
4	Li et al. (2021)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Attitude</i> • <i>Subjective Norm</i> • <i>Perceived Behavioral Control</i> • <i>Intention to Use</i> 	<i>Attitude</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>intention to use</i>
5	Matharu et al. (2021)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Healthy Lifestyle</i> • <i>Consumer Attitude</i> • <i>Purchase</i> 	<i>Healthy lifestyle</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>attitude</i> . Kemudian <i>attitude</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>purchase intention</i>

No	Peneliti, Tahun	Variabel	Hasil Penelitian
		<i>Intentiion</i> • <i>Subjective Norm</i>	
6	Zaremohzzabieh et al. (2021)	• <i>Environmental Consciousness</i> • <i>Environmental Knowledge</i> • <i>Attitude</i> • <i>Green Purchase Intention</i>	<i>Environmental consciousness</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>attitude</i> . Kemudian, <i>attitude</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>purchase intention</i>
7	Halvadia et al. (2022)	• <i>Health Consciousness</i> • <i>Economic Consciousness</i> • <i>Environmental Consciousness</i> • <i>Healthy Lifestyle</i> • <i>Attitude</i> • <i>Intention to Use</i>	<i>Health consciousness, economic consciousness, environmental consciousness</i> dan <i>healthy lifestyle</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>attitude</i> . Kemudian <i>health consciousness</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>healthy lifestyle</i> . Selanjutnya, <i>attitude</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>intention to use</i>
8	Irawan et al. (2022)	• <i>Perceived Usefulness</i> • <i>Attitude</i> • <i>Intention to Use</i> • <i>Perceived Behavioral Control</i>	<i>Attitude</i> memberikan pengaruh positif terhadap <i>intention to use</i>

3. Metode Penelitian

3.1. Populasi dan Sampel

3.1.1 Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat yang termasuk angkatan kerja yang ada di Cilacap, Jawa Tengah sebanyak 830.043 pada Tahun 2021

3.1.2 Sampel

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *non probability sampling* dengan rumus Slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

Keterangan:

n = Jumlah Sampel

N = Jumlah Populasi

e = Batas kelonggaran kesalahan yang digunakan (10%)

Perhitungan pengambilan jumlah sampel:

$$n = \frac{830.043}{1 + 830.043 (0,1)^2}$$

$$n = \frac{830.043}{8.301} = 100$$

Berdasarkan hasil perhitungan sampel, diperoleh sampel sebanyak 100 responden

3.2. Definisi Operasional dan Indikator Variabel

Tabel 3. Definisi Variabel dan Indikator Variabel

No	Variabel	Definisi	Indikator
1	<i>Environmental Consciousness</i>	<i>Environmental Consciousness</i> merujuk pada tingkat kesadaran individu dan masyarakat terhadap pentingnya menjaga dan melestarikan lingkungan alam demi kesejahteraan manusia dan kelangsungan hidup planet Bumi (Halvadia et al., 2022).	1. Dukungan mode transportasi berkelanjutan 2. Pengurangan konsumsi bahan bakar 3. Kepedulian terhadap lingkungan (Halvadia et al., 2022).
2	<i>Economic Consciousness</i>	<i>Economic Consciousness</i> merujuk pada tingkat kesadaran individu dan masyarakat tentang isu-isu ekonomi, peran ekonomi dalam kehidupan, dan dampak keputusan ekonomi terhadap diri sendiri, masyarakat, dan lingkungan (Halvadia et al., 2022).	1. Penghematan uang 2. Pemanfaatan barang 3. Alokasi dana 4. Daur ulang 5. Evaluasi sebelum membeli 6. Disiplin diri 7. Menabung 8. Ditahan untuk disimpan (Halvadia et al., 2022).
3	<i>Health Consciousness</i>	<i>Health Consciousness</i> merujuk pada tingkat kesadaran individu dan masyarakat tentang pentingnya menjaga dan meningkatkan kesehatan fisik dan mental (Halvadia et al., 2022).	1. Berkorban untuk kesehatan 2. Sadar terhadap kesehatan 3. Makan sehat 4. Jaga kesehatan 5. Kesehatan berharga 6. Perbandingan dengan orang lain 7. Tidak bertanya pada diri sendiri 8. Tidak memikirkan kesehatan 9. Tidak bertanya tentang konsumsi makanan (Halvadia et al., 2022).
4	<i>Healthy Lifestyle</i>	<i>Healthy Lifestyle</i> adalah pola hidup dan pilihan yang mengarah pada kesehatan fisik, mental, dan sosial yang optimal (Halvadia et al., 2022).	1. Pengendalian garam 2. Tanpa makanan olahan 3. Vegetarian 4. Olahraga secara berkala 5. Konsumsi buah dan sayuran 6. Jarang konsumsi daging merah 7. Makanan tanpa tambahan bahan kimia 8. Pemeriksaan kesehatan 9. Mengurangi stres 10. Kehidupan teratur (Halvadia et al., 2022).
5	<i>Attitude</i>	<i>Attitude</i> terhadap penggunaan produk yang menjaga lingkungan merujuk pada sikap atau pandangan individu terhadap produk yang memiliki dampak positif terhadap lingkungan (Halvadia et al., 2022).	1. Transportasi menguntungkan 2. Transportasi menyenangkan 3. Transportasi baik 4. Transportasi bernilai 5. Kenyamanan sepeda (Halvadia et al., 2022).
6	<i>Intention to Use</i>	Konsep <i>intention to use</i> merujuk pada niat atau keinginan individu untuk menggunakan produk atau	1. Transportasi di masa depan 2. Niat penggunaan sepeda 3. Kemungkinan penggunaan sepeda (Halvadia et al., 2022).

No	Variabel	Definisi	Indikator
		layanan yang memiliki dampak positif terhadap lingkungan (Halvadia et al., 2022)	

3.3. Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan metode *Partial Least Square (PLS)* menggunakan *software SmartPLS* versi 4. *PLS* adalah salah satu metode penyelesaian *Structural Equation Modeling (SEM)* yang dalam hal ini lebih dibandingkan dengan teknik-teknik *SEM* lainnya. *SEM* memiliki tingkat fleksibilitas yang lebih tinggi pada penelitian yang menghubungkan antara teori dan data, serta mampu melakukan analisis jalur (*path*) dengan variabel laten sehingga sering digunakan oleh peneliti yang berfokus pada ilmu sosial (Ghozali & Latan, 2017)

3.3.1. Uji Kelayakan Instrumen (Outer Model)

Model pengukuran pada Analisis *SmartPLS* ini berfungsi untuk keterkaitan variabel laten dengan beberapa indikatornya. Model pengukuran terbagi menjadi dua pengujian yaitu uji validitas dan uji reliabilitas.

1. *Convergent Validity*

Nilai *convergent validity* menunjukkan validitas atas indikator-indikator pengukuran. Nilai *convergent validity* dapat dilihat melalui nilai *loading factor* pada variabel endogen dan eksogen. Nilai yang direkomendasikan adalah $> 0,7$ pada model penelitian yang relative sudah banyak diteliti (Ghozali & Latan, 2017).

2. *Discriminant Validity*

Nilai *discriminant validity* adalah nilai *cross loading factor* yang bertujuan untuk mengetahui terkait diskriminan yang ada dalam suatu konstruk penelitian. Cara mengetahui nilai diskriminan dalam suatu konstruk dapat dilakukan dengan melihat perbandingan yang menghasilkan angka lebih besar antara nilai *loading* konstruk yang dituju dengan nilai *loading* konstruk yang lain (Ghozali & Latan, 2017).

3. *Average Variance Extracted (AVE)*

Nilai *AVE* juga menunjukkan hasil evaluasi validitas diskriminan untuk setiap konstruk variabel endogen dan eksogen. *AVE* menjelaskan interkorelasi internal antar indikator pada konstruk di setiap variabel laten. Nilai *AVE* diharapkan minimal 0,5 (Ghozali & Latan, 2017).

4. *Composite Reliability*

Nilai *composite reliability* berfungsi untuk mengukur reliabilitas suatu indikator dari suatu konstruk yang dibangun. Nilai *composite reliability* yang diharapkan minimal 0,7. Sementara nilai *composite reliability* di atas 0,8, maka dapat disimpulkan data yang ada memiliki tingkat reliabilitas yang tinggi (Ghozali & Latan, 2017).

5. *Cronbach Alpha*

Nilai *Cronbach alpha* juga merupakan penilaian terhadap reliabilitas dari batas suatu konstruk. Nilai *Cronbach alpha* mengukur konsistensi internal dari suatu indikator dengan nilai minimal yang diharapkan adalah 0,7 (Ghozali & Latan, 2017).

3.3.2. Model Struktural (Inner Model)

Model struktural pada analisis *SmartPLS* berfungsi menjelaskan hubungan antar variabel laten dengan variabel laten lainnya. Model struktural terdiri dari tiga pengukuran yaitu mengukur nilai koefisien β (mengetahui arah hubungan), uji t

(mengetahui kemaknaan hubungan) dan nilai koefisien determinasi (R^2) mengetahui nilai penjelasan variabel- variabel respon (Santosa, 2018).

1. Koefisien determinasi (R^2) berfungsi untuk mengetahui besarnya nilai penjas dari variabel respon atau variabel dependen. Nilai koefisien determinasi dapat ditunjukkan melalui nilai R Square. Nilai R-Square merupakan uji goodness-fit model. Uji yang kedua dapat dilihat dari hasil R-Square untuk variabel laten endogen sebesar 0.67, 0.33, dan 0.19 dalam model structural mengindikasikan bahwa model tersebut “baik”, “moderat”, dan “lemah” (Ghozali & Latan, 2017)
2. Nilai Q^2 *predictive relevance* 0,02, 0,15 dan 0,35 menunjukkan bahwa model lemah, moderat dan kuat. Nilai $Q^2 > 0$ menunjukkan bahwa model memiliki *predictive relevance*, sedangkan $Q^2 < 0$ menunjukkan bahwa model kurang memiliki Q^2 (Santosa, 2018). Selanjutnya, nilai estimasi untuk hubungan jalur dalam model struktural harus signifikan. Nilai signifikansi ini dapat diperoleh dengan prosedur *bootstrapping*. Melihat signifikansi pada hipotesis dengan melihat nilai koefisien parameter dan nilai signifikansi T-statistic pada *algorithm bootstrapping report* nilai signifikansi T-statistik harus lebih dari 1,96 (Ghozali & Latan, 2017).
3. Evaluasi model fit dilakukan menggunakan dua model pengujian antara lain *standarized root mean square residual* (SRMR) dan *normal fit index* (NFI). Dalam Ghozali & Latan (2017) bahwa model akan dipertimbangkan memiliki *good fit* jika nilai *standarized root mean square residual* (SRMR) ≤ 1 dan nilai NFI > 0.9

3.3.3. Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis menggunakan analisis full model *structural equation modeling* (SEM) dengan *smartPLS*. Dalam full model *structural equation modeling* selain mengkonfirmasi teori, juga menjelaskan ada atau tidaknya hubungan antara variabel laten (Ghozali, 2016). Pengujian hipotesis dengan melihat nilai perhitungan *Path Coefisien* pada pengujian inner model. Hipotesis dikatakan diterima apabila nilai *p-values* lebih kecil dari 0,05 maka dapat dinyatakan diterima atau terbukti.

3.3.4. Uji Efek Mediasi

Efek mediasi menunjukkan hubungan antara variabel independen dan dependen melalui variabel penghubung atau mediasi. Setelah memperoleh hasil signifikansi pada setiap jalur yang dilihat dari output *path coefficients* dan *specific indirect effects*, maka selanjutnya dapat mencari efek mediasi yang dihitung menggunakan metode *Variance Accounted For* (VAF). Adapun rumus dari VAF adalah sebagai berikut (Ghozali & Latan, 2017):

$$VAF = \frac{\text{Indirect Effect}}{\text{Indirect Effect} + \text{Direct Effect}}$$

Dasar pengambilan keputusan dari hasil nilai VAF adalah sebagai berikut:

- a. Jika $VAF > 0,80$ atau $> 80\%$, maka peran variabel mediasi adalah *full mediation*
- b. Jika $0,20 \leq VAF \leq 0,80$ atau $20\% \leq VAF \leq 80\%$, maka peran variabel mediasi adalah mediasi parsial
- c. Jika $VAF < 0,20$ atau $< 20\%$, maka peran variabel mediasi tidak ada atau tidak ada mediasi

DAFTAR PUSTAKA

- Akbar, R. Z., Raya, M. P., & Raya, P. (2023). Air Pollution Levels of Motorized Vehicles in the South Parking Area of Yogyakarta Muhammadiyah University Tingkat Pencemaran Udara Kendaraan Bermotor di Area Parkir Selatan Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. *Media Ilmiah Teknik Lingkungan*, 8(1), 25–33.
- Caggiani, L., & Camporeale, R. (2021). Toward sustainability: Bike-sharing systems design, simulation and management. *Sustainability (Switzerland)*, 13(14), 1–5. <https://doi.org/10.3390/su13147519>
- Castillo-Manzano, J. I., Castro-Nuño, M., & López-Valpuesta, L. (2015). Analyzing the transition from a public bicycle system to bicycle ownership: A complex relationship. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 38(5), 15–26. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.04.004>
- Chang, C. (2020). Self-Control-Centered Empowerment Model: Health Consciousness and Health Knowledge as Drivers of Empowerment-Seeking through Health Communication. *Health Communication*, 35(12), 1497–1508. <https://doi.org/10.1080/10410236.2019.1652385>
- Cheung, M. F. Y., & To, W. M. (2019). An extended model of value-attitude-behavior to explain Chinese consumers' green purchase behavior. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 50(April), 145–153. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2019.04.006>
- Chi, M., George, J. F., Huang, R., & Wang, P. (2020). Unraveling sustainable behaviors in the sharing economy: An empirical study of bicycle-sharing in China. *Journal of Cleaner Production*, 260(2), 120962. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.120962>
- Gericke, N., Boeve-de Pauw, J., Berglund, T., & Olsson, D. (2019). The Sustainability Consciousness Questionnaire: The theoretical development and empirical validation of an evaluation instrument for stakeholders working with sustainable development. *Sustainable Development*, 27(1), 35–49. <https://doi.org/10.1002/sd.1859>
- Ghozali, I. (2016). *Dasar Dasar Statistik dan Implikasi SMART PLS*. Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali, I., & Latan, H. (2017). *Partial Least Square: Konsep, Metode, dan Aplikasi menggunakan program WarpPLS 5.0*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gil-Giménez, D., Rolo-González, G., Suárez, E., & Muinos, G. (2021). The influence of environmental self-identity on the relationship between consumer identities and frugal behavior. *Sustainability (Switzerland)*, 13(17), 1–15. <https://doi.org/10.3390/su13179664>
- Grayson, A. (2019). Formative research identifying message strategies for a campus bicycle safety campaign using self-determination theory and the social norms approach. *Accident Analysis and Prevention*, 133(2), 105295. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105295>
- Gu, T., Kim, I., & Currie, G. (2021). The two-wheeled renaissance in China—an empirical review of bicycle, E-bike, and motorbike development. *International Journal of Sustainable Transportation*, 15(4), 239–258. <https://doi.org/10.1080/15568318.2020.1737277>
- Halvadia, N. B., Bhatt, K., Sharma, M., Sharma, A., & Dash, S. (2022). Consumers' intention to use bicycle-sharing services: The role of consumer consciousness. *Cleaner and Responsible Consumption*, 7(June), 100076. <https://doi.org/10.1016/j.clrc.2022.100076>
- Irawan, M. Z., Bastarianto, F. F., & Priyanto, S. (2022). Using an integrated model of TPB and TAM to analyze the pandemic impacts on the intention to use bicycles in the post-COVID-19 period. *IATSS Research*, 46(3), 380–387. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2022.05.001>
- Kautish, P., & Sharma, R. (2018). Study on relationships among terminal and instrumental values, environmental consciousness and behavioral intentions for green products. *Journal of Indian Business Research*, 13(1), 1–29. <https://doi.org/10.1108/JIBR-01->

2018-0013

- Li, J., Shen, J., & Jia, B. (2021). Exploring intention to use shared electric bicycles by the extended theory of planned behavior. *Sustainability (Switzerland)*, 13(8). <https://doi.org/10.3390/su13084137>
- Li, L., Wang, Z., Li, Y., & Liao, A. (2021). Impacts of consumer innovativeness on the intention to purchase sustainable products. *Sustainable Production and Consumption*, 27, 774–786. <https://doi.org/10.1016/j.spc.2021.02.002>
- Marques, A., Peralta, M., Santos, T., Martins, J., & Gaspar de Matos, M. (2019). Self-rated health and health-related quality of life are related with adolescents' healthy lifestyle. *Public Health*, 170, 89–94. <https://doi.org/10.1016/j.puhe.2019.02.022>
- Martinez, M., Salazar-Collier, C. L., Pena, J., Wilkinson, A. V., Chavarria, E. A., & Reininger, B. M. (2022). Motivation for weight loss among completers of a free community-based weight loss program in a US-Mexico border region: A self-determination theory perspective. *Frontiers in Public Health*, 10(2), 1–12. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2022.652271>
- Matharu, M., Jain, R., & Kamboj, S. (2021). Understanding the impact of lifestyle on sustainable consumption behavior: a sharing economy perspective. *Management of Environmental Quality: An International Journal*, 32(1), 20–40. <https://doi.org/10.1108/MEQ-02-2020-0036>
- Rathnayake, N., Alwis, G., Lenora, J., Mampitiya, I., & Lekamwasam, S. (2020). Effect of Health-Promoting Lifestyle Modification Education on Knowledge, Attitude, and Quality of Life of Postmenopausal Women. *BioMed Research International*, 2020. <https://doi.org/10.1155/2020/3572903>
- Rosas-Satizábal, D., & Rodriguez-Valencia, A. (2019). Factors and policies explaining the emergence of the bicycle commuter in Bogotá. *Case Studies on Transport Policy*, 7(1), 138–149. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.12.007>
- Sakib, M. N., Zolfagharian, M., & Yazdanparast, A. (2020). Does parasocial interaction with weight loss vloggers affect compliance? The role of vlogger characteristics, consumer readiness, and health consciousness. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 52(December 2017), 0–1. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2019.01.002>
- Santosa, P. I. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif Pengembangan Hipotesis dan Pengujiannya Menggunakan Smart PLS*. Andi.
- Si, H., Shi, J. gang, Tang, D., Wu, G., & Lan, J. (2020). Understanding intention and behavior toward sustainable usage of bike sharing by extending the theory of planned behavior. *Resources, Conservation and Recycling*, 152(September 2019), 104513. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2019.104513>
- Sivapalan, A., Heidt, T. von der, Scherrer, P., & Sorwar, G. (2021). A consumer values-based approach to enhancing green consumption. In *Sustainable Production and Consumption* (Vol. 28). Elsevier B.V. <https://doi.org/10.1016/j.spc.2021.06.013>
- Soewarno, N., Tjahjadi, B., & Fithrianti, F. (2019). Green innovation strategy and green innovation: The roles of green organizational identity and environmental organizational legitimacy. *Management Decision*, 57(11), 3061–3078. <https://doi.org/10.1108/MD-05-2018-0563>
- Wang, Z., Neitzel, R. L., Xue, X., Zheng, W., & Jiang, G. (2019). Awareness, riding behaviors, and legislative attitudes toward electric bikes among two types of road users: An investigation in Tianjin, a municipality in China. *Traffic Injury Prevention*, 20(1), 72–78. <https://doi.org/10.1080/15389588.2018.1511898>
- Xu, X., Wang, S., & Yu, Y. (2020). Consumer's intention to purchase green furniture: Do health consciousness and environmental awareness matter? In *Science of the Total*

Environment (Vol. 704). Elsevier B.V. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2019.135275>
Zaremohzzabieh, Z., Ismail, N., Ahrari, S., & Abu Samah, A. (2021). The effects of consumer attitude on green purchase intention: A meta-analytic path analysis. *Journal of Business Research*, 132(June), 732–743. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2020.10.053>

LAMPIRAN

KUESIONER PENELITIAN

ANALISIS INTENTION TO USE SEPEDA SEBAGAI MODA TRANSPORTASI DENGAN PENGARUH ENVIRONMENTAL CONSCIOUSNESS, ECONOMIC CONSCIOUSNESS, HEALTH CONSCIOUSNESS, HEALTHY LIFESTYLE DAN ATTITUDE TERHADAP PENGGUNAAN SEPEDA

(Studi Kasus di Wilayah Cilacap, Jawa Tengah)

I. IDENTITAS RESPONDEN

Sebelum menjawab pertanyaan dalam kuesioner ini, Saudara dimohon mengisi data berikut terlebih dahulu. Berilah tanda *check* (✓) pada pilihan jawaban yang disediakan.

1. Jenis Kelamin : Laki-Laki Perempuan
2. Usia : < 25 Tahun
 25 - 35 Tahun
 36 – 45 Tahun
 > 45 Tahun
3. Pendidikan : SMA/Sederajat
 Sarjana
 Pascasarjana
4. Pekerjaan : ASN
 Karyawan Swasta
 Dosen/Guru
 TNI/Polri

II. LEMBAR KUESIONER PENELITIAN

Petunjuk Pengisian

Berilah jawaban pernyataan berikut sesuai dengan pendapat Anda, dengan cara melingkari angka pada kolom yang telah disediakan.

Keterangan :

- STS = **Sangat Tidak Setuju** dengan nilai = 1
TS = **Tidak Setuju** dengan nilai = 2
N = **Netral** dengan nilai = 3
S = **Setuju** dengan nilai = 4
SS = **Sangat Setuju** dengan nilai = 5

1. *Environmental Conciusness*

No	Item Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
		1	2	3	4	5
1	Menggunakan sepeda mendukung mode transportasi berkelanjutan					
2	Menggunakan sepeda mengurangi konsumsi bahan bakar					
3	Menggunakan sepeda menunjukkan kepedulian terhadap lingkungan					

2. *Economic Conciusness*

No	Item Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
		1	2	3	4	5
1	Saya memperhatikan penggunaan uang dengan baik dengan melakukan penghematan dalam jangka panjang					
2	Banyak hal yang terbuang sia-sia namun sebenarnya masih sangat bermanfaat					
3	Mengalokasikan dana dengan baik membuat saya merasa lebih baik					
4	Saya dapat mendaur ulang semua hal yang digunakan sehingga tidak perlu membeli barang baru					
5	Saya percaya untuk mempertimbangkan banyak hal sebelum membeli suatu barang					
6	Saya mendisiplinkan diri untuk hemat dalam menggunakan uang					
7	Saya memilih untuk menunda dalam melakukan pembelian untuk menabung					
8	Ada hal-hal yang saya tahan untuk dibeli hari ini agar bisa menyimpan untuk esok					

3. *Health Conciusness*

No	Item Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
		1	2	3	4	5
1	Saya memiliki kesan bahwa saya mengorbankan banyak hal untuk kesehatan					
2	Saya menganggap diri saya sangat sadar akan kesehatan					
3	Saya bersedia meninggalkan banyak hal, untuk makan sehat sebisa mungkin					
4	Saya pikir penting untuk mengetahui dengan baik cara menjaga kesehatan					
5	Kesehatan saya sangat berharga sehingga saya bersedia mengorbankan banyak hal demi itu					
6	Saya memiliki kesan bahwa orang lain lebih memperhatikan kesehatan mereka daripada yang saya lakukan					
7	Saya tidak terus-menerus bertanya pada diri sendiri apakah sesuatu baik untuk saya					

No	Item Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
		1	2	3	4	5
8	Saya tidak terlalu sering memikirkan apakah setiap hal yang saya lakukan sehat					
9	Saya tidak ingin terus-menerus bertanya pada diri sendiri apakah makanan yang saya konsumsi baik untuk kesehatan					

4. *Healthy Lifestyle*

No	Item Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
		1	2	3	4	5
1	Saya mengikuti diet rendah garam (pengendalian garam)					
2	Saya menghindari makanan olahan (tanpa makanan olahan)					
3	Saya adalah seorang vegetarian					
4	Saya melakukan olahraga secara berkala					
5	Saya sering mengonsumsi buah dan sayuran					
6	Saya jarang makan daging merah					
7	Saya menghindari makanan dengan tambahan bahan kimia					
8	Saya melakukan pemeriksaan kesehatan secara teratur					
9	Saya selalu mencoba mengurangi stres					
10	Saya berusaha menjalani gaya hidup yang terorganisir dan metodis (kehidupan teratur)					

5. *Attitude*

No	Item Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
		1	2	3	4	5
1	Saya pikir menggunakan sepeda sebagai moda transportasi menguntungkan					
2	Saya pikir menggunakan sepeda sebagai moda transportasi menyenangkan					
3	Saya pikir menggunakan sepeda sebagai moda transportasi baik					
4	Saya pikir menggunakan sepeda sebagai moda transportasi bernilai					
5	Saya pikir menggunakan sepeda sebagai moda transportasi memberikan kenyamanan					

6. *Intention to Use*

No	Item Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
		1	2	3	4	5
1	Saya berharap terus menggunakan sepeda untuk moda transportasi di masa depan					
2	Saya berniat terus menggunakan sepeda untuk moda transportasi di masa depan					
3	Sangat mungkin bagi saya untuk menggunakan					

No	Item Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
		1	2	3	4	5
	sepeda sebagai moda transportasi di masa depan					