

ABSTRAK

Bus Batik Solo Trans (BST) merupakan salah satu transportasi umum perkotaan yang mendukung mobilitas Kota Surakarta. Namun dalam perkembangannya, Bus BST belum mampu secara maksimal mendukung aksesibilitas, khususnya bagi pengguna yang menggunakan jalur berjalan kaki. Dalam hal ini, Bus BST memerlukan feeder. Feeder ini salah satunya berupa berjalan kaki yang menghubungkan antara first mile dan last mile. Aksesibilitas pejalan kaki menuju halte yang dalam hal ini adalah jarak tempuh merupakan variabel terikat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui variabel aksesibilitas yang memudahkan dalam menjangkau halte Bus BST untuk meningkatkan kemauan berjalan kaki, sehingga model yang dihasilkan dari analisis dapat digunakan sebagai rekomendasi bagi pemerintah Kota Surakarta dan pengelola Bus BST dalam perencanaan aksesibilitas halte Bus BST.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif berupa analisis statistik deskriptif, GIS berupa ORS Route, dan regresi linear berganda berupa OLS. Data yang digunakan berupa 10 variabel independen untuk mengetahui pengaruhnya terhadap 1 variabel dependen berupa jarak tempuh. Data-data tersebut terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui penyebaran kuesioner dalam bentuk data ordinal yang kemudian ditransformasikan menjadi data interval. Data sekunder dengan 32 sampel halte yang dikelompokkan ke dalam 5 zona (zona pelayanan umum, zona wisata, zona ekonomi/perdagangan dan jasa, zona pemukiman/hunian, serta zona transportasi) diperoleh melalui observasi google earth. Pengolahan data tersebut bertujuan untuk penentuan zona yang dipengaruhi secara signifikan oleh variabel-variabel aksesibilitas dalam mempengaruhi jarak tempuh (rute pejalan kaki) pengguna Bus BST di kawasan perkotaan Kota Surakarta.

Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa variabel-variabel bebas secara simultan atau bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap jarak tempuh (rute pejalan kaki) pengguna Bus BST. Model OLS yang dihasilkan menunjukkan bahwa model ini mampu menjelaskan 64% dari fenomena yang ada dan masih terdapat 36% lainnya dijelaskan oleh variabel lain yang belum ada dalam regresi ini. Variabel yang berpengaruh secara signifikan tersebut berupa variabel pendapatan, jenis pekerjaan, dan kepadatan bangunan. Dilihat dari variabel kepadatan bangunan, zona transportasi memiliki kepadatan bangunan yang tinggi dan didukung dengan panjang jalan minimum serta jumlah rute yang cukup banyak sehingga aksesibilitas jalan kaki lebih baik karena pengguna dapat menjangkau halte dengan jarak tempuh yang pendek. Dalam meningkatkan aksesibilitas pengguna dalam berjalan kaki menuju halte Bus BST maka dibutuhkan perencanaan jalur pejalan kaki berupa trotoar/pedestrian ways, khususnya di zona transportasi yaitu halte jebres 1 dan halte sub terminal semanggi.

Kata Kunci: Multimoda, Bus Batik Solo Trans (BST), Aksesibilitas, Kemauan Berjalan Kaki