

## ABSTRAK

*BST (Batik Solo Trans) merupakan moda transportasi umum yang melayani pergerakan penduduk di Kota Surakarta. Layanan BST dari tahun ke tahun mengalami peningkatan dikarenakan kebutuhan penduduk. Hal ini kemudian menimbulkan layanan mengalami ekspansi hingga kawasan peri-urban. Ekspansi ini mengakibatkan pengadaan rute BST melayani kawasan di luar batas kawasan perkotaan Solo Raya seperti Kabupaten Boyolali (Kecamatan Ngemplak), Karanganyar (Kecamatan Colomadu dan Jaten), serta Sukoharjo (Kecamatan Kartasura, Mojolaban, dan Grogol). Berkembangnya rute BST di kawasan peri-urban ini memiliki karakteristik yang bervariasi berdasarkan aspek aksesibilitas dan mobilitas. Penelitian ini mengkaji keberadaan BST sebagai moda transportasi penduduk dari kawasan peri-urban ke pusat kota ataupun sebaliknya berdasarkan aspek aksesibilitas dan mobilitas.*

*Metode analisis dalam melakukan penelitian ini adalah metode kuantitatif yaitu analisis deskriptif, spasial menggunakan software QGIS, dan analisis faktor. Data yang dianalisis pada penelitian ini menggunakan variabel dari aspek aksesibilitas dan mobilitas yang diperoleh secara primer dan sekunder. Pengambilan sampel terhadap penelitian ini mengambil titik lokasi halte di kawasan peri-urban Solo Raya yang telah diklasifikasi berdasarkan keberadaan fasilitas dan persimpangan padat. Analisis deskriptif dan spasial digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik aksesibilitas dan mobilitas rute pelayanan BST di kawasan peri-urban. Sedangkan analisis faktor digunakan untuk mengetahui faktor rute pelayanan BST di kawasan peri-urban menurut aspek aksesibilitas dan mobilitas.*

*Hasil dari analisis menunjukkan bahwa rute pelayanan BST di kawasan per-urban Solo Raya memiliki kriteria sedang, sehingga perlu dioptimalkan secara aksesibilitas dan mobilitas. Selain itu terdapat 5 faktor pelayanan rute BST di kawasan peri-urban Solo Raya. Faktor tertinggi pertama adalah (1) faktor kondisi jalan dengan skor 2.17 yang mencakup variabel jenis jalan, lebar jalan, volume lalu lintas, waktu tempuh ke pusat kota, dan private transport dependency. Faktor kedua adalah (2) faktor layanan BST dengan skor 2.08 yang mencakup variabel koridor BST, jumlah BST tiap jam, dan motorization rate. Faktor ketiga adalah (3) faktor manajemen lalu lintas dengan skor 1.97 yang mencakup variabel keberadaan persimpangan padat dan traffic light. Faktor keempat adalah (4) faktor jangkauan fasilitas sekitar halte dengan skor 1.94 yang mencakup variabel persebaran point of interest dan kepadatan persimpangan. Faktor kelima adalah (5) faktor jangkauan ke pusat kota dengan skor 1.92 yang mencakup variabel jarak BST ke pusat kota. Faktor tersebut saling terkait dengan karakteristik kawasan peri-urban BST yang terlayani oleh BST.*

**Kata Kunci;** Batik Solo Trans (BST), Aksesibilitas, Mobilitas, Kawasan Peri-Urban