

Batik Solo Trans (BST) telah diluncurkan Pemerintah Kota Surakarta sejak tahun 2010. Akan tetapi, keberadaan layanan ini masih belum dirasakan oleh masyarakat secara merata karena keterbatasan rute. Pada tahun 2020, layanan Batik Solo Trans diperbarui dengan menyediakan 6 koridor pengumpan disebut *feeder* BST yang terintegrasi dengan koridor utama. Akan tetapi, dengan perbaikan yang dilakukan, pemanfaatan layanan Batik Solo Trans masih sangat rendah, terutama pada layanan *feeder* BST koridor 8. Dibutuhkan penelitian untuk mengetahui pemanfaatan *feeder* BST koridor 8 baik sebagai moda untuk melakukan perjalanan maupun pengumpan terhadap koridor utama oleh penggunanya.

Pemanfaatan *feeder* BST koridor 8 sebagai pengumpan, karakteristik pengguna, dan faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan pengguna, serta penilaian aspek-aspek layanan ini dikumpulkan melalui penyebaran kuesioner secara *online* dan *offline*. Selain itu, kondisi eksisting aspek-aspek layanan juga diukur dengan melakukan survei dinamis dan statis. Aspek-aspek layanan tersebut mengacu pada teori aspek integrasi moda menurut Chowdhury, dkk. (2013) dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini meliputi analisis deskriptif kuantitatif dan deskriptif kualitatif untuk variabel yang didapat dari survei. Digunakan juga metode analisis *Pearson Chi-square* dan *Importance Performance Analysis* (IPA) untuk mendalami hasil dari survei.

Mayoritas pengguna memiliki karakteristik berusia 18-40 tahun, status pelajar/mahasiswa, memiliki SIM, dan melakukan perjalanan untuk bersekolah atau berkuliah. Sekitar 57% pengguna melanjutkan perjalanan dengan koridor utama, menunjukkan angkutan *feeder* berperan sebagai pengumpan menuju koridor utama. Analisis *Pearson Chi-square* menunjukkan hubungan signifikan antara kepemilikan SIM dengan pemanfaatan *feeder* sebagai pengumpan terhadap Bus BST ( $p \leq 0.05$ ). Faktor keterjangkauan biaya dan integrasi antar koridor mempengaruhi keputusan pengguna dalam melanjutkan perjalanan dengan Bus BST. Evaluasi menggunakan *Importance Performance Analysis* menunjukkan terdapat 3 aspek yang menjadi prioritas utama untuk ditingkatkan meliputi kemudahan informasi rute, ketersediaan fasilitas pengatur suhu ruangan, dan ketersediaan informasi pelayanan. Terdapat ketidaksesuaian antara hasil analisis metode IPA dengan survei kondisi eksisting, seperti fasilitas informasi pelayanan di aplikasi *online* dan penerapan SOP oleh pengemudi. Evaluasi aspek konektivitas koridor pengumpan dan koridor utama dinilai tidak penting oleh pengguna *feeder* BST koridor 8 sehingga hal ini tidak selaras dengan hasil analisis yang menunjukkan mayoritas pengguna memanfaatkan *feeder* koridor 8 sebagai pengumpan koridor utama.

**Kata kunci:** Angkutan *feeder*, Bus Rapid Transit (BRT), Batik Solo Trans, Karakteristik pengguna, *Importance Performance Analysis*

## ABSTRACT

*Batik Solo Trans (BST) service was launched by the Surakarta City Government in 2010. However, its presence hasn't widely felt by the people due to route limitations. In 2020, Batik Solo Trans service was revamped by providing 6 feeder corridors integrated with the main corridors. Despite these improvements, the utilization of the Batik Solo Trans service remains very low, especially on feeder BST corridor 8. Research is needed to determine the utilization of feeder BST corridor 8 both as a mode of transportation and as a feeder to the main corridors by its users.*

*The usage of feeder BST corridor 8 as a feeder, user's characteristics, factors influencing user decisions, and service aspect's assessment were collected through online and offline questionnaire surveys. Additionally, existing conditions of service aspects were measured by conducting dynamic and static surveys. These service aspects refer to the theory of modal integration aspects by Chowdhury et al. (2013) and Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015. The analytical methods used in this research include quantitative and qualitative descriptive analysis for variables obtained from the surveys. Pearson Chi-square analysis and Importance Performance Analysis (IPA) methods were also used to delve into the survey results.*

*The majority of users have characterized, such as aged 18-40, students, have a driver's license, and traveling for school. Around 57% of users continue their journey with the main corridors, indicating that the feeder transport plays a role as a feeder to the main corridors. Pearson Chi-square analysis shows a significant relationship between SIM ownership and feeder utilization as a feeder to BST buses ( $p \leq 0.05$ ). Cost affordability and integration between corridors influence user decisions in continuing their journey with BST buses. Evaluation using Importance Performance Analysis indicates that there are 3 aspects that are a top priority for improvement, including route information ease, availability of room temperature control facilities, and availability of service information. There is a mismatch between the IPA analysis results and the existing condition survey, such as service information facilities in the online application and the implementation of SOPs by drivers. Evaluation of the connectivity aspects between feeder and main corridors was deemed unimportant by feeder BST corridor 8 users, which is not aligned with the analysis results showing that the majority of users utilize feeder corridor 8 as a feeder to the main corridors.*

**Keywords:** *Feeder transportation, Bus Rapid Transit (BRT), Batik Solo Trans, User's characteristic, Importance Performance Analysis*