

INTISARI

Pertumbuhan aktivitas perkotaan dan tingginya ketergantungan komuter di kawasan pinggiran Jakarta yang berbatasan dengan Kota Tangerang terhadap pusat kota Jakarta menuntut sistem transportasi publik yang efektif dan terintegrasi. Selain transportasi utama *Bus Rapid Transit* (BRT) koridor 13, transportasi *first mile* dan *last mile* juga menjadi fokus dalam sistem tersebut. Banyaknya pilihan moda yang berfungsi sebagai pengumpan menjadi salah satu penyebab kemacetan di kedua halte koridor 13, yaitu Halte Petukangan Utara dan Halte Puri Beta. Mikrotrans sebagai transportasi publik pengumpan seharusnya dapat mengatasi hal tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas mikrotrans sebagai transportasi *first mile* dan *last mile* terhadap komuter BRT Transjakarta Koridor 13, khususnya di Halte Petukangan Utara dan Halte Puri Beta. Dengan penilaian kinerja layanan dan penilaian persepsi komuter terhadap mikrotrans JAK 32, JAK 51, dan JAK 107, didapatkan bahwa mikrotrans memiliki kinerja yang sangat baik dengan skor akhir sebesar 83.75%. Namun, hal tersebut belum mencerminkan keseluruhan kinerja armada sehingga perlu adanya pengembangan mikrotrans seperti pengaturan distribusi *headway* armada, pematuhan prosedur oleh pramudi mikrotrans, revitalisasi pemberhentian mikrotrans, pengembangan rute mikrotrans, dan mengurangi lahan parkir kendaraan pribadi. Dengan model regresi logistik binomial, penggunaan mikrotrans sebagai transportasi *first mile* dan *last mile* dipengaruhi oleh empat variabel yaitu jenis kelamin, kepemilikan motor, jarak *first mile* dan *last mile*, dan biaya *first mile* dan *last mile*. Saran pengembangan mikrotrans dari hasil analisis ini adalah pengadaan jenis armada mikrotrans seperti mikrotrans khusus perempuan dan mikrotrans jalur ekspres. Dari beberapa pengembangan tersebut, terdapat pengembangan utama yang berkaitan dengan karakteristik guna lahan dari kedua halte. Halte Petukangan Utara disarankan untuk mengurangi fasilitas parkir dan menetapkan titik pemberhentian baru mikrotrans. Sedangkan, Halte Puri Beta disarankan untuk mengganti fasilitas parkir khusus menjadi simpul transportasi dari mikrotrans yang akan direncanakan di area Tangerang. Pengembangan tersebut diharapkan dapat mengurangi jumlah moda yang menuju dan/atau meninggalkan halte sehingga dapat mengatasi kemacetan di Jalan Raya Ciledug yang melintasi halte tersebut.

Kata Kunci: Efektivitas, Mikrotrans, *First Mile-Last Mile*, BRT Transjakarta Koridor 13, Komuter, *Suburban*.

ABSTRACT

The rapid growth of urban activities and the high dependency of commuters living in Jakarta's suburban areas—particularly those bordering Tangerang City—on the capital city demand an effective and integrated public transportation system. In addition to the primary Bus Rapid Transit (BRT) service along Corridor 13, first mile and last mile transport has become a critical focus in ensuring system connectivity. The abundance of feeder mode choices has contributed to traffic congestion around two key BRT stops: Petukangan Utara and Puri Beta. As a public feeder transport mode, Mikrotrans is expected to address these challenges. This study aims to evaluate the effectiveness of Mikrotrans as a first mile-last mile solution for BRT Corridor 13 commuters, specifically at the Petukangan Utara and Puri Beta stops. Through service performance assessments and commuter perception surveys on Mikrotrans JAK 32, JAK 51, and JAK 107, the system received a high performance score of 83.75%. However, this score does not fully reflect the operational challenges in the field. Several improvements are needed, including better headway distribution, adherence to operational procedures by drivers, stop revitalization, route development, and reduced reliance on private vehicle parking. A binary logistic regression model identified four significant variables influencing Mikrotrans usage: gender, motorcycle ownership, first mile-last mile distance, and cost. Based on these findings, several development strategies are proposed, such as introducing women-only Mikrotrans units and express lines. Additionally, land-use-based recommendations are provided: reducing parking facilities and establishing new Mikrotrans stops in Petukangan Utara, and converting special parking areas into feeder transit hubs in Puri Beta. These strategies aim to reduce modal overlap and traffic congestion along Jalan Raya Ciledug, which runs through both BRT stops.

Keywords: Effectiveness, Microtransit, First Mile-Last Mile, Transjakarta BRT Corridor 13, Commuter, Suburban.