

## INTISARI

Aksesibilitas tinggi menjadi tantangan Kota Cilegon sebagai daerah dengan angka permintaan transportasi tinggi, akibat dampak dari meningkatnya angka migrasi pada setiap tahun. Peningkatan aksesibilitas tinggi Kota Cilegon dapat terfokus dengan mengintegrasikan simpul transportasi di kawasan Merak yaitu Terminal Terpadu Merak, Pelabuhan Merak dan Stasiun Merak. Rencana ini sesuai dengan Peraturan Gubernur Banten Nomor 4 Tahun 2022 tentang Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2023-2026 mengenai rencana pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Terminal Terpadu di Provinsi Banten. Prinsip dasar kawasan TOD adalah membangun suatu kawasan yang mobilitas masyarakatnya menggunakan kendaraan tidak bermotor seperti berjalan kaki. Rencana ini dapat diimplementasikan pada kawasan Terminal Terpadu Merak, mengingat terdapat prinsip *transit* dalam merencanakan kawasan TOD pada lokasi tersebut yaitu memudahkan keterhubungan antar fasilitas transportasi umum. Penelitian ini berfokus pada minat berjalan kaki pengguna simpul transportasi pada fasilitas alih moda, mengetahui tingkat kepentingan dan kinerja fasilitas alih moda yang dapat mendukung minat berjalan kaki. Hasil observasi lapangan menunjukkan, terdapat beberapa fasilitas alih moda yang tidak memenuhi standar pelayanan minimum. Berdasarkan hasil analisis *crosstab* dan uji *chi square*, diketahui bahwa karakteristik sosial, ekonomi, demografi berhubungan dengan minat berjalan kaki responden pada fasilitas alih moda yang sesuai dengan standar pelayanan minimum. Standar pelayanan minimum yang digunakan mempertimbangkan aspek keamanan, keselamatan dan kenyamanan. Pada hasil analisis dengan metode *importance performance analysis* (IPA), diketahui bahwa terdapat fasilitas alih moda dengan tingkat kepentingan tinggi namun tingkat kinerja dianggap rendah yaitu konstruksi jembatan penyeberangan orang, kelandaian tangga dan fasilitas penunjuk arah. Berdasarkan kondisi tersebut perlu dilakukan optimalisasi pada fasilitas alih moda sesuai dengan standar pelayanan minimum. Upaya ini dapat dilakukan dengan kerjasama antar *stakeholder* seperti pemerintah dan operator yang bertanggung jawab pada ketiga simpul.

**Kata kunci :** Berjalan kaki, Fasilitas alih moda, *Transit Oriented Development*

## ***ABSTRACT***

High accessibility is a challenge for Cilegon City as an area with high transportation demand due to the impact of increased migration rates every year. Increasing the high accessibility of Cilegon City can be focused on integrating transportation nodes in the Merak area, namely the Merak Integrated Terminal, Merak Port, and Merak Station. This plan follows the Regulation of the Governor of Banten Number 4 of 2022 concerning the 2023-2026 Regional Government Strategic Plan concerning strategies for developing the Transit Oriented Development (TOD) area in the Integrated Terminal area in Banten Province. The basic principle of the TOD area is to build a space where people's mobility uses non-motorized vehicles such as walking. This plan can be implemented in the Merak Integrated Terminal area, bearing in mind that there is a transit principle in planning the TOD area at that location, namely facilitating connectivity between public transportation facilities. This study focuses on the walking interest of users of transportation nodes at modal shift facilities, knowing the level of interest and performance of modal switching facilities that can support the walking claim. The results of field observations show that several modal shift facilities need to meet the minimum service standards. Based on the results of the crosstab analysis and the chi-square test, it is known that social, economic, and demographic characteristics are related to the respondent's walking interest in modal transfer facilities that comply with minimum service standards. The minimum service standards consider security, safety, and comfort. Based on the results of the analysis using the importance performance analysis (IPA) method, it is known that there are modal transfer facilities with a high level of importance but a low level of performance, namely the construction of a pedestrian bridge, the slope of the stairs and the facilities for directions. Based on these conditions, optimizing the mode transfer facility per minimum service standards is necessary. This effort can be carried out with collaboration between stakeholders, such as the government and operators responsible for the three nodes.

**Keywords :** Walking, Mode shift facilities, Transit Oriented Development