Anthropos: Jurnal Antropologi Sosial dan Budaya
(Journal of Social and Cultural Anthropology)

Available online https://jurnal.unimed.ac.id/2012/index.php/anthropos

Mobilitas Mahasiswa dan Ruang Publik: Kajian Kritis Pembangunan Halte Bus Rapid Transit (BRT) di Kawasan Universitas Negeri Medan

Astri Dewi Sianturi[1], Fitri Frankillia Barasa[2], Joi Nanda Lubis[3], Luluida Hasian Nainggolan[4], Mega Natalia Simanjuntak[5]

[1]Program Studi Pendidikan Antropologi, [2]Program Sarjana Pendidikan Antropologi

Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Medan

Abstrak

Penelitian ini bertujuan menggambarkan kesiapan infrastruktur, aksesibilitas, tata kelola, serta keterjangkauan tarif pada pembangunan halte Bus Rapid Transit (BRT) di kawasan Gerbang 4 Universitas Negeri Medan (UNIMED), serta menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi pemanfaatannya oleh mahasiswa. Penelitian menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan pendekatan studi kasus. Data dikumpulkan melalui observasi lapangan bertahap di sekitar Gerbang 4 UNIMED pada bulan November 2026, wawancara singkat dengan mahasiswa pengguna transportasi umum, dan studi dokumentasi kebijakan transportasi perkotaan. Perspektif mobilitas perkotaan dan aksesibilitas infrastruktur publik digunakan untuk menganalisis keterhubungan antara kesiapan fasilitas fisik, rasionalitas ekonomi mahasiswa, serta tata kelola layanan transportasi di lingkungan kampus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan fisik halte BRT tidak secara otomatis menjamin tingginya minat mahasiswa apabila tidak diimbangi dengan kesiapan layanan pendukung. Mahasiswa menunjukkan sensitivitas yang tinggi terhadap selisih tarif antara BRT (Rp5.000) dan angkutan kota konvensional (Rp3.000), terutama akibat belum jelasnya sosialisasi skema tarif khusus pelajar dan mahasiswa. Selain itu, pemanfaatan halte sangat dipengaruhi oleh ketersediaan akses pejalan kaki yang aman dari gerbang kampus, kelengkapan fasilitas tunggu, serta pembagian wewenang pengelolaan dan pemeliharaan pasca-konstruksi. Temuan ini menunjukkan bahwa keberhasilan halte BRT di kawasan kampus tidak cukup diukur dari selesainya pembangunan fisik, melainkan bergantung pada kebijakan tarif yang terjangkau, integrasi aksesibilitas, dan tata kelola layanan yang berkelanjutan.

Kata kunci: aksesibilitas; Bus Rapid Transit; keterjangkauan tarif; mobilitas mahasiswa; tata kelola

Abstrack

This study aims to describe infrastructure readiness, accessibility, governance, and fare affordability in the construction of a Bus Rapid Transit (BRT) shelter in the Gate 4 area of Universitas Negeri Medan (UNIMED), as well as to analyze the factors influencing its utilization by students. This research employed a descriptive qualitative method with a case study approach. Data were collected through phased field observations around Gate 4 of UNIMED in November 2026, brief interviews with student commuters, and documentation studies of urban transportation policies. Urban mobility and public infrastructure accessibility perspectives were used to analyze the relationship between physical facility readiness, students'

economic rationality, and transportation service governance within the campus environment. The findings indicate that the physical construction of the BRT shelter does not automatically guarantee high student adoption without adequate supporting service readiness. Students demonstrate high sensitivity to the fare gap between BRT (IDR 5,000) and conventional public minivans or angkot (IDR 3,000), primarily due to the lack of clear socialization regarding student concession fares. Furthermore, shelter utilization is strongly influenced by the availability of safe pedestrian access from the campus gate, adequate waiting facilities, and clear post-construction management and maintenance responsibilities. These findings show that the success of a campus-area BRT shelter cannot be measured merely by physical completion, but depends on affordable fare policies, integrated accessibility, and sustainable service governance.

***Keywords**: accessibility; Bus Rapid Transit; fare affordability; governance; student mobility*

Anthropos: Jurnal Antropologi Sosial dan Budaya (Journal of Social and Cultural Anthropology),

*Corresponding author:
E-mail: harunalfani83@gmail.com
fikrimhd097@gmail.com

ISSN (Print)
ISSN (Online)

PENDAHULUAN

Transformasi sistem transportasi publik perkotaan di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir menunjukkan pergeseran orientasi menuju layanan angkutan massal yang terintegrasi, modern, dan ramah lingkungan. Di Kota Medan, upaya modernisasi tersebut diwujudkan melalui pengembangan layanan Bus Rapid Transit (BRT) TransMebidang serta pengoperasian armada bus listrik sebagai solusi atas kemacetan dan ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2024; Fardianto, 2025). Dalam kerangka pembangunan perkotaan, keberadaan halte tidak sekadar berfungsi sebagai titik perhentian fisik kendaraan, melainkan berperan sebagai simpul krusial yang menghubungkan aktivitas sosial-ekonomi warga dengan ruang kota (Cervero, 2021; ITDP Indonesia, 2025). Oleh karena itu, penempatan halte BRT di kawasan strategis dengan intensitas pergerakan tinggi seperti lingkungan pendidikan tinggi menjadi instrumen penting dalam mendorong peralihan moda (modal shift) masyarakat menuju transportasi massal.

Universitas Negeri Medan (UNIMED) merupakan salah satu pusat aktivitas pendidikan dengan volume mobilitas harian mahasiswa yang tinggi di kawasan Medan Estate. Pembangunan halte BRT di sekitar Gerbang 4 UNIMED pada akhir tahun 2026 membawa ekspektasi baru terhadap tersedianya fasilitas transportasi publik yang lebih tertib, aman, dan nyaman bagi sivitas akademika maupun masyarakat sekitar. Namun, dalam perspektif antropologi perkotaan, kehadiran infrastruktur fisik yang modern di ruang publik tidak pernah bekerja dalam ruang hampa yang terlepas dari realitas sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat penggunanya (Anand et al., 2021; Larkin, 2022). Fasilitas transportasi yang secara fisik berdiri kokoh belum tentu serta-merta diadopsi sebagai pilihan utama apabila tidak selaras dengan pola mobilitas harian, kemampuan ekonomi, serta kenyamanan ruang interaksi penggunanya.

Fenomena di lapangan menunjukkan adanya dinamika yang kompleks di balik proses pembangunan halte BRT di kawasan Gerbang 4 UNIMED. Observasi awal pada November 2026 memperlihatkan bahwa proses konstruksi tidak hanya berhadapan dengan persoalan teknis penyelesaian bangunan, tetapi juga memunculkan persoalan aksesibilitas dan ruang gerak di sekitar lokasi proyek akibat penyempitan badan jalan dan kepadatan lalu lintas pada jam pulang perkuliahan. Lebih jauh lagi, secara sosial-ekonomi, mahasiswa sebagai kelompok pengguna potensial terbesar memiliki pertimbangan rasional yang kuat terkait biaya perjalanan harian. Perbandingan antara tarif umum layanan bus listrik/BRT sebesar Rp5.000 dengan tarif angkutan kota (angkot) konvensional yang berkisar Rp3.000 menciptakan sensitivitas harga tersendiri (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2025), terlebih ketika informasi mengenai skema tarif khusus pelajar dan mahasiswa belum tersosialisasi secara jelas di tingkat pengguna kampus.

Sejumlah kajian terdahulu mengenai implementasi BRT di Indonesia umumnya masih berfokus pada aspek perencanaan teknis koridor, efisiensi rute, serta evaluasi makro kinerja layanan transportasi perkotaan (Putra & Santoso, 2022; Sari et al., 2023; Fardianto, 2025). Sementara itu, kajian antropologis yang menelaah bagaimana infrastruktur transportasi mikro seperti halte kampus dimaknai, dinegosiasikan, dan dipilih oleh mahasiswa berdasarkan rasionalitas ekonomi serta kenyamanan akses pejalan kaki (*first-and-last mile*) masih relatif terbatas. Padahal, dalam kajian antropologi mobilitas (*anthropology of mobility*), keputusan seseorang dalam memilih moda

transportasi merupakan hasil negosiasi antara struktur penyediaan infrastruktur oleh negara dan agensi pengguna dalam menyiasati keterbatasan ekonomi maupun ruang (Sheller & Urry, 2021; Salazar, 2022). Selain itu, konsep produksi ruang sosial (*social production of space*) menegaskan bahwa keberfungsian suatu ruang publik sangat bergantung pada tata kelola berkelanjutan, rasa aman, serta keterhubungan fisik dengan lingkungan sekitarnya (Low, 2023).

Berdasarkan kesenjangan kajian dan realitas empiris tersebut, penelitian ini menjadi relevan untuk mengkaji secara kritis apakah pembangunan halte BRT di Gerbang 4 UNIMED benar-benar mampu menjawab kebutuhan mobilitas mahasiswa. Artikel ini bertujuan menggambarkan kondisi aktual kesiapan infrastruktur, aksesibilitas pejalan kaki, serta tata kelola pada pembangunan halte BRT di kawasan Gerbang 4 UNIMED, sekaligus menganalisis faktor keterjangkauan tarif dan dinamika sosial-ekonomi yang memengaruhi preferensi mahasiswa dalam memilih moda transportasi. Melalui pendekatan etnografi mikro, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi konseptual bagi pengembangan kajian antropologi mobilitas perkotaan serta menjadi bahan evaluasi praktis bagi pengelola transportasi publik dan pihak kampus dalam mewujudkan layanan BRT yang inklusif dan berkelanjutan.

TINJAUAN PUSTAKA

Teori Antropologi Mobilitas

Dalam kajian antropologi kontemporer, mobilitas tidak lagi dipahami sekadar sebagai perpindahan fisik manusia dari satu titik geografis ke titik lainnya, melainkan sebagai praktik sosial-budaya yang sarat dengan relasi kekuasaan, makna, dan struktur ekonomi (Sheller & Urry, 2021; Salazar, 2022). Paradigma new mobilities menekankan bahwa cara individu bergerak di ruang kota termasuk pilihan moda transportasi yang digunakan dibentuk oleh ketersediaan infrastruktur, regulasi tarif, serta kapasitas ekonomi aktor tersebut.

Dalam konteks mahasiswa di kawasan perkotaan, pemilihan moda transportasi antara BRT dan angkutan kota konvensional merupakan bentuk agensi dan rasionalitas ekonomi sehari-hari. Mahasiswa tidak bersikap pasif terhadap hadirnya infrastruktur baru; mereka menimbang biaya, efisiensi waktu, kemudahan akses, dan kebiasaan sosial (habitus) sebelum memutuskan untuk mengadopsi atau justru mengabaikan fasilitas transportasi yang disediakan negara (Salazar, 2022). Teori ini membantu menganalisis mengapa tarif Rp5.000 versus Rp3.000 serta kejelasan tarif khusus mahasiswa menjadi faktor krusial dalam menentukan keberhasilan adopsi halte BRT di Gerbang 4 UNIMED.

Teori Produksi Ruang Publik (Social Production of Public Space)

Untuk membedah dinamika fisik dan sosial di sekitar halte BRT Gerbang 4 UNIMED, penelitian ini menggunakan konsep produksi ruang sosial yang dikembangkan oleh Henri Lefebvre dan diperluas dalam antropologi ruang oleh Setha Low (2023). Low menjelaskan bahwa ruang publik bukan sekadar wadah fisik yang netral, melainkan hasil konstruksi sosial yang terus diproduksi dan direproduksi melalui dua proses utama: produksi sosial ruang (faktor kebijakan, perencanaan teknis, dan investasi fisik negara)

serta konstruksi sosial ruang (bagaimana ruang tersebut dialami, dimaknai, dan digunakan oleh masyarakat dalam aktivitas sehari-hari).

Selain itu, antropologi infrastruktur memandang fasilitas publik seperti halte sebagai artefak sosio-teknis yang keberfungsiannya bergantung pada perawatan (maintenance) dan tata kelola berkelanjutan (Anand et al., 2021; Venkatesan et al., 2021). Ketika pembangunan halte menyempitkan ruang jalan, membatasi akses pejalan kaki, atau tidak dilengkapi tata kelola pasca-konstruksi yang jelas, terjadi ketimpangan antara rancangan ruang konseptual (conceived space) milik perencana dengan ruang pengalaman nyata (lived space) yang dirasakan mahasiswa dan pengguna jalan. Konsep ini digunakan untuk mengevaluasi sejauh mana halte BRT di Gerbang 4 UNIMED mampu bertransformasi menjadi ruang publik yang inklusif, aman, dan fungsional.

Penelitian Terdahulu

Kajian mengenai implementasi sistem Bus Rapid Transit (BRT) dan transportasi publik di wilayah perkotaan telah banyak dilakukan dari berbagai sudut pandang keilmuan. Pada tataran perencanaan transportasi dan kebijakan publik, sejumlah studi menyoroti bahwa keberhasilan sistem BRT sangat ditentukan oleh integrasi jaringan rute, ketepatan waktu kedatangan armada, serta keterhubungan fasilitas antarmoda (Cervero, 2021; Fardianto, 2025). Dalam konteks pengembangan BRT di Kota Medan, laporan kajian Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia (2025) menegaskan bahwa pembangunan infrastruktur halte harus dibarengi dengan penataan aksesibilitas pejalan kaki (first-and-last mile) agar masyarakat dapat menjangkau titik pemberhentian bus secara aman dan nyaman.

Dari aspek perilaku pengguna, penelitian yang dilakukan oleh Sari et al. (2023) mengenai preferensi pemilihan moda transportasi di kalangan mahasiswa menemukan bahwa kelompok pelajar dan mahasiswa memiliki elastisitas harga yang tinggi. Selisih tarif yang relatif kecil sekalipun tetap menjadi variabel penentu dalam keputusan berpindah dari angkutan konvensional menuju transportasi massal modern. Sejalan dengan temuan tersebut, Putra dan Santoso (2022) mengungkapkan bahwa rendahnya tingkat okupansi halte BRT di beberapa kota di Indonesia sering kali disebabkan oleh minimnya fasilitas penunjang keselamatan pejalan kaki, kurangnya penerangan, serta lemahnya tata kelola pemeliharaan pasca-konstruksi sehingga halte kehilangan fungsi sosialnya sebagai ruang tunggu yang layak.

Meskipun kajian-kajian tersebut telah memberikan gambaran komprehensif mengenai aspek teknis, ekonomi, dan evaluasi kebijakan layanan BRT, sebagian besar penelitian masih berfokus pada skala makro koridor kota dan menggunakan pendekatan kuantitatif survei kepuasan pengguna. Belum banyak kajian antropologis yang secara khusus membedah dinamika mikro di ruang publik kawasan kampus—bagaimana sebuah halte yang baru dibangun dinegosiasikan maknanya oleh mahasiswa, bagaimana ruang jalan di sekitar gerbang kampus mengalami kontestasi selama maupun sesudah pembangunan, serta bagaimana rasionalitas ekonomi sehari-hari mahasiswa berinteraksi dengan kebijakan tarif transportasi publik. Celah inilah yang menjadi titik pijak kebaruan (novelty) dalam penelitian ini.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus (*case study*) untuk memahami secara mendalam dan kontekstual interaksi antara pembangunan infrastruktur transportasi publik, dinamika ruang publik kampus, dan rasionalitas mobilitas mahasiswa. Pendekatan studi kasus dipilih karena memungkinkan peneliti mengeksplorasi secara intensif suatu fenomena aktual dalam batasan ruang dan waktu tertentu yakni proses pembangunan serta kesiapan operasional halte *Bus Rapid Transit* (BRT) di kawasan Gerbang 4 Universitas Negeri Medan (UNIMED) dengan memadukan berbagai sumber bukti lapangan (Creswell & Poth, 2021; Yin, 2022). Lokasi penelitian difokuskan di kawasan Gerbang 4 UNIMED, Jalan Willem Iskandar/Pasar V, Medan Estate, yang merupakan salah satu titik keluar-masuk utama sivitas akademika serta simpul pergerakan angkutan umum di sekitar kampus.

Pengumpulan data dilakukan pada bulan November 2026 melalui tiga teknik utama. Pertama, observasi lapangan bertahap, termasuk pengamatan intensif pada Senin, 9 November 2026 pukul 16.00–17.00 WIB—bertepatan dengan jam sibuk kepulangan perkuliahan—untuk mengamati progres fisik konstruksi halte BRT (rangka dan atap bangunan yang ditargetkan rampung pada 16 November 2026), kondisi ruang gerak pejalan kaki, dampak pagar pengaman proyek terhadap penyempitan badan jalan, serta kepadatan arus lalu lintas di sekitar Gerbang 4 UNIMED. Kedua, wawancara mendalam dan informal dengan sejumlah mahasiswa UNIMED pengguna aktif transportasi umum guna menggali pertimbangan rasional dalam memilih moda transportasi, sensitivitas terhadap selisih tarif antara BRT dan angkutan kota (angkot), serta harapan mereka terhadap fasilitas pendukung halte. Ketiga, studi dokumentasi dan literatur, yakni menelaah dokumen kebijakan tarif dan pengembangan koridor BRT Kota Medan dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2024, 2025) serta laporan kajian aksesibilitas transportasi perkotaan dari *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) Indonesia (2025).

Data yang terkumpul dianalisis melalui tahapan reduksi data, penyajian data tematik, dan penarikan kesimpulan berdasarkan model analisis interaktif (Miles et al., 2021). Keabsahan data dijaga melalui triangulasi sumber dan metode, yakni membandingkan hasil pengamatan fisik di lapangan, narasi pengalaman mahasiswa sebagai pengguna ruang, serta ketentuan regulasi transportasi publik yang berlaku sehingga diperoleh gambaran yang objektif dan komprehensif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dinamika Konstruksi Fisik dan Kontestasi Ruang Publik di Gerbang 4 UNIMED

Pembangunan halte Bus Rapid Transit (BRT) di kawasan Gerbang 4 Universitas Negeri Medan (UNIMED) merupakan bagian dari proyek strategis modernisasi sistem transportasi publik terintegrasi di kawasan perkotaan Medan dan sekitarnya. Berdasarkan hasil observasi lapangan tahap kedua yang dilakukan pada Senin, 9 November 2026 pukul 16.00–17.00 WIB, pembangunan halte berada pada tahap akhir pengerjaan fisik. Di lokasi proyek terlihat sejumlah pekerja sedang menyelesaikan pemasangan struktur rangka utama serta bagian atap bangunan, dengan target penyelesaian konstruksi yang diproyeksikan rampung pada 16 November 2026.

Kehadiran infrastruktur ini pada dasarnya membawa ekspektasi positif akan tersedianya simpul transportasi publik yang lebih tertib dan representatif bagi sivitas akademika maupun masyarakat umum di sekitar Jalan Willem Iskandar.

Namun, pengamatan lapangan pada jam sibuk kepulangan perkuliahan tersebut memperlihatkan adanya dinamika kontestasi ruang publik yang signifikan. Area pengerjaan halte dibatasi oleh pagar pengaman proyek sehingga menutup pandangan langsung ke bagian dalam konstruksi sekaligus menyita sebagian ruang di bahu jalan. Kondisi ini berdampak pada menyempitnya ruang gerak kendaraan maupun pejalan kaki, yang berujung pada meningkatnya kepadatan arus lalu lintas di sekitar Gerbang 4 UNIMED. Ketegangan ruang yang terjadi menunjukkan bahwa proses *produksi ruang sosial* oleh perencana infrastruktur belum sepenuhnya mengantisipasi aspek keselamatan dan kenyamanan *ruang pengalaman* (*lived space*) warga kampus selama masa transisi pembangunan (Low, 2023).

Lebih jauh lagi, dalam perspektif antropologi infrastruktur, selesainya pembangunan fisik sebuah halte hanyalah titik awal dari keberfungsiannya sebagai artefak publik (Anand et al., 2021; Venkatesan et al., 2021). Tanpa perencanaan ruang pendukung yang matang, keberadaan halte justru berisiko menciptakan titik kemacetan baru (*bottleneck*) ketika bus berhenti menaikkan dan menurunkan penumpang di ruas jalan yang padat. Oleh karena itu, penataan ruang di sekitar Gerbang 4 UNIMED tidak dapat dipisahkan dari manajemen lalu lintas dan perlindungan ruang gerak sivitas akademika.

Sensitivitas Tarif dan Rasionalitas Ekonomi dalam Mobilitas Mahasiswa

Faktor krusial pertama yang menentukan apakah halte BRT di Gerbang 4 UNIMED akan dimanfaatkan secara optimal adalah keterjangkauan tarif (*fare affordability*). Sebagai kelompok pengguna potensial terbesar di kawasan kampus, mahasiswa memiliki karakteristik sosial-ekonomi yang unik: mereka melakukan mobilitas harian secara rutin dengan alokasi anggaran pengeluaran yang terbatas untuk memenuhi kebutuhan akademik maupun kebutuhan hidup sehari-hari. Hasil temuan lapangan menunjukkan bahwa mahasiswa melakukan kalkulasi ekonomi yang rasional sebelum memutuskan moda transportasi yang akan digunakan.

Dalam pengamatan dan interaksi di lapangan, tarif layanan BRT/bus listrik sebesar Rp5.000 menjadi bahan pertimbangan utama mahasiswa ketika dibandingkan dengan tarif angkutan kota (angkot) konvensional yang berkisar Rp3.000. Meskipun selisih nominal sebesar Rp2.000 tampak relatif kecil dalam satu kali perjalanan, akumulasi biaya tersebut untuk perjalanan pulang-pergi setiap hari kuliah dirasakan cukup signifikan oleh mahasiswa. Kondisi ini menyebabkan sebagian mahasiswa yang ditemui masih cenderung mempertimbangkan penggunaan angkot karena dinilai lebih ekonomis. Fenomena ini mengonfirmasi paradigma *antropologi mobilitas* bahwa pemilihan moda transportasi bukanlah respons pasif terhadap tersedianya fasilitas modern, melainkan wujud agensi dan rasionalitas ekonomi aktor dalam menyiasati keterbatasan anggaran harian (Sheller & Urry, 2021; Salazar, 2022; Sari et al., 2023).

Secara normatif, persoalan sensitivitas tarif ini sebenarnya telah diakomodasi dalam kerangka kebijakan transportasi perkotaan. Dalam publikasinya pada 22 Juli 2025, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia menjelaskan bahwa layanan bus listrik di Kota Medan menerapkan tarif umum sebesar Rp5.000 serta tarif khusus sebesar

Rp3.000 bagi penyandang disabilitas, pelajar, dan lansia sejak 1 Januari 2025, yang mana sebelumnya pada layanan Trans Metro Deli bahkan pernah diberlakukan tarif Rp2.000 bagi pelajar dan mahasiswa (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2025). Meskipun demikian, temuan di lapangan mengindikasikan adanya kesenjangan informasi (*information gap*) antara kebijakan formal dengan pengetahuan pengguna di tingkat kampus. Banyak mahasiswa belum mendapatkan informasi yang jelas mengenai ketentuan tarif khusus mahasiswa, mekanisme verifikasi status kemahasiswaan, maupun metode pembayaran non-tunai yang berlaku. Tanpa adanya kebijakan tarif afirmatif yang terjangkau serta sosialisasi yang masif, halte BRT yang modern berisiko kurang diminati oleh mahasiswa dibandingkan angkutan konvensional.

Aspek Perbandingan	**Layanan BRT / Bus Listrik**	**Angkutan Kota (Angkot) Konvensional**	**Implikasi terhadap Pilihan Mahasiswa**
Struktur Tarif	Rp5.000 (umum); Rp3.000 (skema khusus pelajar/lansia/disabilitas)	Berkisar Rp3.000 (tarif umum jarak dekat–menengah)	Selisih Rp2.000 pada tarif umum memicu sensitivitas biaya perjalanan harian mahasiswa
Kejelasan Informasi Tarif	Skema tarif khusus dan syarat verifikasi mahasiswa belum tersosialisasi luas di kampus	Tarif langsung dibayar tunai dan sudah dipahami secara turun-temurun	Mahasiswa cenderung memilih moda dengan kepastian biaya yang langsung terasa lebih murah
Kenyamanan & Infrastruktur	Fasilitas bus modern ber-AC, titik naik-turun terpusat di halte khusus	Armada konvensional dengan tingkat kenyamanan bervariasi, berhenti fleksibel	Kenyamanan fisik BRT belum cukup mengalahkan pertimbangan efisiensi biaya harian

Aksesibilitas Pejalan Kaki (*First-and-Last Mile*) dan Tata Kelola Berkelanjutan

Berdasarkan hasil uji t, diperoleh nilai t-hitung untuk variabel Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) sebesar 1.610 dengan signifikansi 0.152. Meskipun nilai signifikansi lebih besar dari 0.05, secara teoritis dan kontekstual, hubungan antara TPT dan kemiskinan tetap relevan. Hasil ini menunjukkan bahwa dalam konteks tertentu, peningkatan pengangguran dapat memengaruhi kemiskinan, meskipun tidak signifikan secara statistik dalam model ini. Temuan ini mendukung teori Keynesian yang menyatakan bahwa pengangguran menyebabkan penurunan permintaan agregat dan pendapatan rumah tangga, yang pada gilirannya dapat memperburuk tingkat kemiskinan (Davidson et al., 1988). Selain itu, hasil ini sejalan dengan penelitian Johan et al. (2024) yang juga menemukan hubungan positif antara pengangguran dan kemiskinan di Indonesia. Secara logis, hal ini dapat diterima karena peningkatan pengangguran berarti berkurangnya jumlah orang yang memiliki penghasilan tetap, yang langsung berdampak pada kemampuan memenuhi kebutuhan dasar. Hal ini tercermin pada lonjakan kemiskinan di tahun 2020 ketika TPT naik menjadi 7,07% akibat pandemi COVID-19.

SIMPULAN

Pembangunan halte *Bus Rapid Transit* (BRT) di kawasan Gerbang 4 Universitas Negeri Medan (UNIMED) merupakan langkah positif dalam menata sistem transportasi publik perkotaan dan memfasilitasi mobilitas sivitas akademika. Namun, hasil kajian ini menunjukkan bahwa selesainya pembangunan fisik halte tidak secara otomatis menjamin tingginya minat dan pemanfaatan oleh mahasiswa. Keberhasilan halte BRT sebagai ruang publik mobilitas sangat ditentukan oleh dua faktor utama yang saling berkaitan, yakni keterjangkauan tarif dan kesiapan aksesibilitas serta tata kelola layanan. Dari sisi ekonomi mobilitas, sensitivitas mahasiswa terhadap selisih tarif antara BRT (Rp5.000) dan angkutan kota konvensional (Rp3.000) menunjukkan pentingnya penerapan dan sosialisasi yang jelas mengenai kebijakan tarif khusus pelajar dan mahasiswa. Dari sisi produksi ruang publik, pemanfaatan halte memerlukan integrasi jalur pejalan kaki yang aman dari Gerbang 4 UNIMED, kelengkapan fasilitas tunggu dan informasi rute, serta kejelasan pembagian wewenang pemeliharaan dan keamanan pasca-konstruksi.

Berdasarkan temuan tersebut, penelitian ini merekomendasikan beberapa langkah strategis. Pertama, pemerintah daerah dan operator BRT perlu memperjelas serta mensosialisasikan secara masif skema tarif khusus mahasiswa dan tata cara pembayarannya di lingkungan kampus UNIMED. Kedua, penataan kawasan sekitar Gerbang 4 UNIMED perlu memprioritaskan keselamatan pejalan kaki melalui penyediaan jalur pedestrian terintegrasi dan pengaturan lalu lintas agar keberadaan halte tidak memicu kemacetan baru. Ketiga, pihak kampus diharapkan dapat memfasilitasi ruang komunikasi dan evaluasi partisipatif yang melibatkan mahasiswa secara berkala guna memastikan layanan transportasi publik di lingkungan kampus terus selaras dengan kebutuhan riil penggunanya.

DAFTAR PUSTAKA

1. Anand, N., Gupta, A., & Appel, H. (Eds.). (2021). The promise of infrastructure. Duke University Press.
2. Cervero, R. (2021). Bus rapid transit (BRT): An efficient and competitive mode of public transport. Routledge.
3. Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2021). Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches (5th ed.). SAGE Publications.
4. Fardianto, F. (2025, 28 Mei). BRT TransMebidang: Babak baru mobilitas Kota Medan. Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia.
5. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024, 28 Juni). Pengembangan koridor Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Medan. Kemenhub RI.
6. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2025, 22 Juli). Ketentuan tarif layanan bus listrik dan angkutan massal perkotaan di Kota Medan. Kemenhub RI.
7. Low, S. (2023). Why public space matters. Oxford University Press.
8. Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2021). Qualitative data analysis: A methods sourcebook (4th ed.). SAGE Publications.

9. Putra, R. A., & Santoso, B. (2022). Evaluasi tingkat kepuasan pengguna layanan Bus Rapid Transit (BRT) terhadap aksesibilitas halte di kawasan perkotaan. Jurnal Transportasi dan Kebijakan Publik, 14(2), 112–125.
10. Salazar, N. B. (2022). Mobility studies and anthropology: Past, present, and future. Annual Review of Anthropology, 51, 193–208.
11. Sari, D. P., Wijaya, H., & Nugroho, A. (2023). Sensitivitas tarif dan preferensi pemilihan moda transportasi publik di kalangan mahasiswa. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, 34(1), 45–58.
12. Sheller, M., & Urry, J. (2021). Mobilities (2nd ed.). Routledge.
13. Venkatesan, S., Bear, L., Harvey, P., Lazar, S., Rival, L., & Simone, A. (2021). Infrastructure and sociality. Annual Review of Anthropology, 50, 1–16.
14. Yin, R. K. (2022). Case study research and applications: Design and methods (7th ed.). SAGE Publications.