

Manajemen Koridor Pasar Cicadas Kota Bandung: Integrasi Pelayanan Publik, Infrastruktur, dan Kebijakan Transportasi

Dhafin Ath-Thariq Mukarom¹, Muhamad Farel Margadipraja²

^{1,2}Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, UIN Sunan Gunung Djati Bandung, Bandung, Indonesia

Email Korespondensi: cjkdhafin@gmail.com¹, farelmarga27@gmail.com²

Keywords:
 Congestion
 Public Service
 Corridor
 Infrastructure
 Transport Policy
 Pasar Cicadas

Abstract: *This article examines congestion in the Pasar Cicadas area of Bandung as a public service, corridor infrastructure, and urban transport policy issue. Using a descriptive qualitative method based on literature review, policy documents, official data, and recent news sources, the article maps the interaction between market activity, street vendors, informal parking, loading activities, public transport stops, hospital access, pedestrian space, and the Bus Rapid Transit transition. The study finds that Cicadas congestion is not merely a road-capacity problem, but a governance problem involving contested public space. Integrated corridor management, humane street-vendor arrangement, hospital access protection, pedestrian infrastructure improvement, and data-based cross-agency coordination are recommended.*

Kata Kunci:
 Kemacetan
 Pelayanan Publik
 Infrastruktur
 Koridor
 Kebijakan
 Transportasi
 Pasar Cicadas

Abstrak: *Artikel ini mengkaji kemacetan di kawasan Pasar Cicadas Kota Bandung sebagai persoalan pelayanan publik, infrastruktur koridor, dan kebijakan transportasi perkotaan. Metode yang digunakan adalah kualitatif deskriptif melalui studi literatur, telaah dokumen kebijakan, data resmi, dan pemberitaan terbaru. Hasil kajian menunjukkan bahwa kemacetan Cicadas dipengaruhi oleh aktivitas pasar, PKL, parkir informal, bongkar muat, titik naik-turun angkutan umum, akses rumah sakit, ruang pejalan kaki, dan transisi proyek BRT. Kemacetan Cicadas bukan hanya masalah kapasitas jalan, melainkan masalah tata kelola ruang publik. Rekomendasi utama meliputi manajemen koridor terpadu, penataan PKL humanis, perlindungan akses rumah sakit, perbaikan trotoar, dan koordinasi lintas sektor berbasis data.*

Pendahuluan

Kemacetan di kawasan Pasar Cicadas Kota Bandung merupakan persoalan perkotaan yang tidak dapat disederhanakan menjadi sekadar banyaknya kendaraan. Kawasan ini mempertemukan fungsi pasar rakyat, pertokoan, permukiman padat, titik angkutan umum, akses Rumah Sakit Santo Yusup, koridor Jalan Ahmad Yani, serta ruang pejalan kaki yang digunakan secara bersamaan oleh pedagang, pembeli, pasien, pekerja, pelajar, pengemudi angkutan, ojek daring, dan kendaraan logistik. Pada ruang yang terbatas, setiap aktivitas memiliki kebutuhan berhenti, menyeberang, bongkar muat, menunggu, dan bergerak. Kombinasi kebutuhan tersebut menciptakan konflik ruang yang berulang dan menghasilkan kemacetan harian.

Secara administratif, kawasan Cicadas berada dalam Kecamatan Cibeunying Kidul. Publikasi BPS Kota Bandung menyebut Kecamatan Cibeunying Kidul Dalam Angka 2025 sebagai publikasi rutin yang menyajikan data statistik wilayah dan dapat menjadi rujukan untuk perencanaan, evaluasi, serta pengambilan keputusan berbasis data (Badan Pusat Statistik Kota Bandung, 2025). Artinya, kemacetan Cicadas perlu dipahami sebagai persoalan kebijakan berbasis wilayah: data kependudukan, aktivitas ekonomi, fasilitas kesehatan, tata guna lahan, dan jaringan jalan harus dibaca bersama-sama agar kebijakan tidak berhenti pada penertiban sesaat.

Urgensi masalah semakin kuat karena koridor Ahmad Yani-Cicadas masuk dalam perhatian pembangunan Bus Rapid Transit (BRT) Bandung Raya. Dinas Perhubungan Kota Bandung melaporkan bahwa peninjauan jalur BRT mencakup Jalan Ahmad Yani pada segmen Kosambi-Cicadas, Terusan Jakarta, Asia Afrika, dan kembali ke Jalan Ahmad Yani (Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2025). Pemerintah Provinsi Jawa Barat juga menyebut kawasan Kosambi hingga Cicadas sebagai titik yang mengkhawatirkan karena potensi kepadatan lalu lintasnya tinggi (Pemerintah Provinsi Jawa Barat, 2025). Dengan demikian, Cicadas bukan hanya simpul pasar lokal, tetapi juga bagian dari perubahan sistem transportasi perkotaan.

Pemberitaan terbaru menunjukkan bahwa penataan PKL Cicadas dilakukan bersamaan dengan agenda pengembalian fungsi trotoar dan dukungan terhadap koridor BRT. ANTARA Jawa Barat melaporkan bahwa Satpol PP Kota Bandung mulai menertibkan lapak PKL di kawasan Cicadas yang berada pada jalur rencana BRT, dengan langkah awal membersihkan lapak yang tidak aktif dan menyebut kawasan tersebut termasuk jalur BRT yang melintasi 12 kecamatan, termasuk Cibeunying Kidul (Antara Jawa Barat, 2026). DetikJabar juga melaporkan bahwa puluhan kios PKL di Jalan Cicadas dibongkar untuk mengembalikan fungsi trotoar dan mengurai kemacetan yang berlangsung bertahun-tahun (Bagaskara, 2026). Data ini menunjukkan bahwa kemacetan Cicadas telah dipahami pemerintah sebagai masalah ruang publik, bukan hanya masalah lalu lintas.

Kehadiran Rumah Sakit Santo Yusup membuat persoalan Cicadas semakin sensitif. RS Online Kementerian Kesehatan mencatat RS Umum Santo Yusup beralamat di Jalan Cikutra No. 7, berjenis rumah sakit umum kelas C, dan memiliki layanan gawat darurat umum 24 jam selama tujuh hari seminggu (Kementerian Kesehatan Republik Indonesia,

2026). Situs resmi RS Santo Yusup juga mencantumkan layanan rawat jalan, rawat inap, intensif, farmasi, laboratorium, radiologi, CT Scan, rehabilitasi medik, hemodialisa, dan instalasi gawat darurat (Rumah Sakit Santo Yusup, n.d.). Dengan demikian, kemacetan Cicadas berpotensi mengganggu akses kesehatan, terutama untuk ambulans, pasien gawat darurat, pasien lansia, ibu hamil, tenaga kesehatan, dan keluarga pasien.

Rumusan masalah artikel ini adalah: (1) apa saja faktor penyebab kemacetan di kawasan Pasar Cicadas; (2) bagaimana kemacetan tersebut berkaitan dengan pelayanan publik, infrastruktur, dan kebijakan transportasi; serta (3) strategi kebijakan apa yang dapat diterapkan agar penataan kawasan meningkatkan kelancaran, keselamatan, dan keadilan akses tanpa mengabaikan mata pencaharian pedagang kecil. Tujuan artikel ini adalah menyusun analisis komprehensif mengenai kemacetan Cicadas dan menawarkan rekomendasi kebijakan yang realistis untuk pemerintah daerah, pengelola pasar, pengelola rumah sakit, pelaku transportasi, pedagang, dan masyarakat pengguna jalan.

Secara akademik, artikel ini penting karena menggeser pembahasan kemacetan dari pendekatan teknis lalu lintas menuju pendekatan administrasi publik. Secara praktis, artikel ini dapat menjadi bahan awal untuk menyusun manajemen koridor Pasar Cicadas yang mengintegrasikan penataan pasar, perlindungan akses kesehatan, fasilitas pejalan kaki, manajemen parkir, pengaturan bongkar muat, dan integrasi angkutan massal.

Tinjauan Literatur

Kemacetan sebagai Masalah Pelayanan Publik

Pelayanan publik tidak hanya berkaitan dengan layanan administratif seperti perizinan, tetapi juga mencakup penyediaan barang dan jasa publik yang dibutuhkan warga untuk hidup layak. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 mendefinisikan pelayanan publik sebagai kegiatan untuk memenuhi kebutuhan pelayanan sesuai peraturan perundang-undangan bagi warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan penyelenggara pelayanan publik (Republik Indonesia, 2009). Dalam konteks kota, jalan, trotoar, penyeberangan, angkutan umum, dan akses fasilitas kesehatan merupakan bagian dari layanan mobilitas publik.

PP Nomor 96 Tahun 2012 menegaskan pelaksanaan pelayanan publik sebagai kewajiban penyelenggara untuk memastikan layanan memenuhi prinsip kepastian, keterjangkauan, akuntabilitas, dan partisipasi (Republik Indonesia, 2012). Prinsip

tersebut relevan untuk Cicadas karena warga membutuhkan kepastian waktu tempuh, keselamatan berjalan kaki, kejelasan ruang berdagang, dan akses cepat menuju rumah sakit. Ketika kawasan pasar macet, trotoar tertutup, dan ambulans sulit bergerak, yang terganggu bukan hanya arus lalu lintas, tetapi juga mutu pelayanan publik kota.

Edwards III (1980) menjelaskan bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi. Kerangka ini penting dalam penataan Cicadas karena kebijakan tidak akan efektif bila hanya bertumpu pada pembongkaran lapak atau pengaturan lalu lintas. Pemerintah perlu mengomunikasikan rencana BRT, menyiapkan relokasi atau ruang usaha, menyediakan petugas dan infrastruktur, serta memastikan koordinasi antara Dishub, Satpol PP, Dinas Koperasi dan UKM, Dinas Kesehatan, Dinas Pekerjaan Umum, kecamatan, kelurahan, pengelola pasar, dan rumah sakit.

Infrastruktur Koridor, Hambatan Samping, dan Ruang Pasar

Kemacetan pada kawasan pasar sering muncul karena hambatan samping. Hambatan samping meliputi kendaraan berhenti, parkir di tepi jalan, bongkar muat barang, angkutan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang, pejalan kaki yang menyeberang, serta aktivitas ekonomi yang menggunakan ruang jalan. Tamin (2000) menekankan bahwa perencanaan transportasi perlu memahami hubungan antara tata guna lahan dan pergerakan; semakin kuat tarikan suatu kawasan, semakin besar kebutuhan pengaturan akses dan sirkulasi.

Pada kawasan Cicadas, Jalan Ahmad Yani tidak hanya berfungsi sebagai ruang pergerakan, tetapi juga sebagai ruang ekonomi dan ruang layanan. Jika trotoar dipakai berjualan, badan jalan dipakai parkir, dan sisi jalan dipakai bongkar muat, kapasitas jalan menurun secara fungsional meskipun lebar jalan secara geometris tidak berubah. Gehl (2010) menekankan pentingnya ruang pejalan kaki yang manusiawi dalam kualitas kota. Karena itu, perbaikan trotoar di Cicadas tidak boleh dianggap sebagai urusan estetika, melainkan instrumen keselamatan dan pengurangan kemacetan.

Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 2 Tahun 2009 mengatur penataan pasar tradisional, pusat perbelanjaan, dan toko modern (Pemerintah Kota Bandung, 2009). Regulasi pasar tersebut harus dibaca bersama kebijakan transportasi karena pasar bukan hanya tempat jual beli, tetapi juga simpul perjalanan. Penataan pasar yang tidak

menyediakan zona loading, parkir singkat, jalur pejalan kaki, dan titik angkutan umum akan cenderung memindahkan aktivitas pasar ke badan jalan.

Kebijakan Transportasi, BRT, dan Integrasi Antarmoda

Kebijakan transportasi perkotaan modern tidak cukup mengandalkan pelebaran jalan. Vuchic, (2007) menjelaskan bahwa angkutan massal perkotaan harus dilihat sebagai sistem yang mencakup jaringan, kendaraan, stasiun atau halte, integrasi antarmoda, dan pelayanan penumpang. Dalam konteks Bandung Raya, BRT dapat menjadi instrumen penting untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, tetapi manfaatnya hanya muncul jika halte, feeder, trotoar, dan manajemen parkir dirancang sebagai satu sistem.

BandungBergerak melaporkan bahwa pembangunan halte BRT mulai dikerjakan di sejumlah titik dan menjadi bagian dari sistem transportasi massal kawasan Cekungan Bandung. Laporan tersebut juga menyebut warga Bandung kehilangan sekitar 104 jam per tahun akibat kemacetan, sementara dokumen ESIA BRT Bandung mencatat wilayah metropolitan Bandung dihuni lebih dari 8 juta penduduk dan memiliki mobilitas harian yang tinggi (Herdiana, 2026). Pada titik seperti Cicadas, BRT dapat menjadi solusi sekaligus sumber risiko: solusi bila mengurangi kendaraan pribadi, risiko bila mengabaikan PKL, akses pasar, dan fasilitas pejalan kaki.

Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 Tahun 2020 mengubah regulasi penyelenggaraan perhubungan dan retribusi di bidang perhubungan, dengan pemrakarsa Dinas Perhubungan Kota Bandung (Pemerintah Kota Bandung, 2020). Regulasi perhubungan ini memperkuat dasar bahwa pemerintah kota memiliki kewenangan mengelola prasarana, layanan, dan penataan transportasi. Namun, kewenangan tersebut perlu dijalankan secara kolaboratif karena koridor Cicadas tidak dapat ditata oleh satu dinas saja.

Kebaruan Kajian

Kajian mengenai kemacetan kota sering menempatkan masalah pada jumlah kendaraan, kapasitas jalan, atau perilaku pengendara. Kajian mengenai PKL sering menekankan legalitas penggunaan ruang dan dampaknya terhadap ketertiban. Sementara itu, kajian mengenai BRT sering berfokus pada desain jaringan dan pilihan moda. Artikel ini menawarkan kebaruan dengan menggabungkan ketiganya dalam satu

kerangka administrasi publik: kemacetan Pasar Cicadas dilihat sebagai masalah tata kelola koridor yang mempertemukan pelayanan pasar, pelayanan kesehatan, pelayanan mobilitas, dan pelayanan ruang pejalan kaki.

Dengan pendekatan tersebut, solusi yang diusulkan tidak hanya berupa penertiban, tetapi juga pembagian fungsi ruang, perlindungan akses rumah sakit, integrasi BRT dengan first mile-last mile, relokasi PKL yang mempertimbangkan ekonomi lokal, serta monitoring berbasis data kawasan.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Pendekatan ini dipilih karena tujuan artikel bukan menghitung volume kendaraan secara matematis, melainkan menjelaskan relasi antara kemacetan, aktivitas pasar, fasilitas kesehatan, infrastruktur koridor, dan kebijakan transportasi. Data dikumpulkan melalui studi literatur dan telaah dokumen.

Sumber data terdiri atas: (1) data resmi BPS Kota Bandung mengenai Kecamatan Cibeunying Kidul; (2) data RS Online Kementerian Kesehatan dan informasi resmi RS Santo Yusup; (3) regulasi pelayanan publik, pasar, dan perhubungan; (4) informasi resmi Dinas Perhubungan Kota Bandung dan Pemerintah Provinsi Jawa Barat mengenai jalur BRT; (5) pemberitaan ANTARA, detikJabar, dan BandungBergerak untuk membaca dinamika aktual penataan PKL dan proyek BRT; serta (6) literatur teoritis mengenai implementasi kebijakan, perencanaan transportasi, dan ruang pejalan kaki.

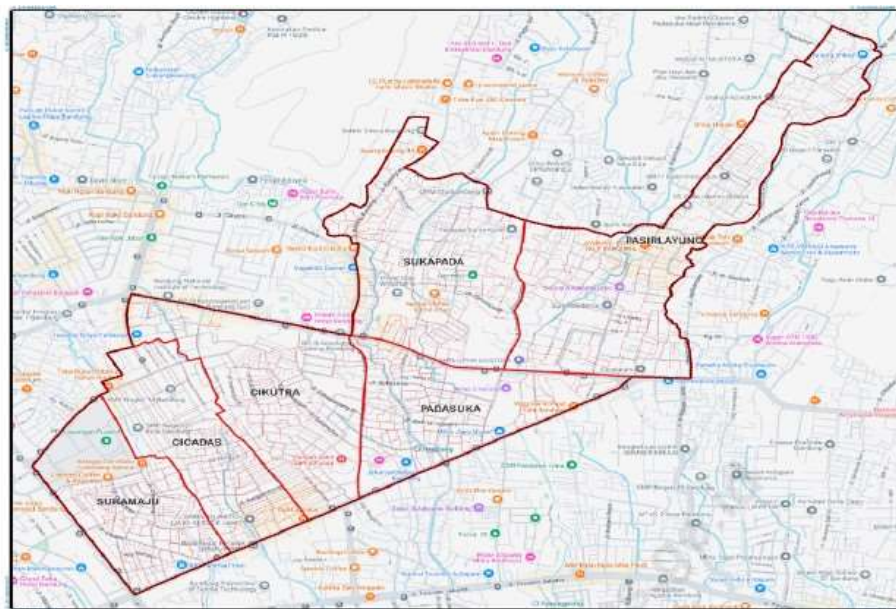
Analisis dilakukan melalui empat tahap. Pertama, mengidentifikasi fungsi kawasan yang menimbulkan tarikan perjalanan. Kedua, mengelompokkan penyebab kemacetan ke dalam aspek pasar/PKL, parkir dan bongkar muat, angkutan umum, rumah sakit, pejalan kaki, dan BRT. Ketiga, menafsirkan temuan menggunakan teori pelayanan publik, implementasi kebijakan, dan transportasi perkotaan. Keempat, menyusun rekomendasi kebijakan bertahap yang dapat diterapkan oleh aktor lintas sektor. Keterbatasan artikel ini adalah belum adanya survei lapangan berupa traffic counting, wawancara pedagang, atau pengukuran waktu tempuh, sehingga rekomendasi bersifat konseptual dan perlu dilanjutkan dengan kajian teknis.

Hasil Penelitian

Konteks Wilayah dan Lokasi Kajian

Kawasan Cicadas berada pada bagian barat daya Kecamatan Cibeunying Kidul dan berhubungan langsung dengan kelurahan lain seperti Cikutra, Sukamaju, Padasuka, Pasirlayung, dan Sukapada. Posisi ini membuat Cicadas tidak hanya berfungsi sebagai tujuan lokal, tetapi juga sebagai titik lintasan warga dari dan menuju pusat kota, Bandung bagian timur, fasilitas kesehatan, sekolah, tempat kerja, dan kawasan perdagangan.

Peta wilayah menunjukkan bahwa Kelurahan Cicadas berada pada ruang kota yang cukup rapat dan terhubung dengan jaringan jalan utama. Hal ini menjelaskan mengapa tekanan lalu lintas tidak hanya berasal dari pembeli pasar, tetapi juga dari kendaraan yang melintas melewati koridor Ahmad Yani-Cicadas.



Sumber/Source : Wilkerstat BPS & Google Roads

Gambar 1. Peta Kecamatan Cibeunying Kidul dan posisi Kelurahan Cicadas sebagai konteks lokasi kajian

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Bandung, Kecamatan Cibeunying Kidul Dalam Angka 2025; peta Wilkerstat BPS dan Google Roads.

Pemetaan Faktor Penyebab Kemacetan

Hasil telaah menunjukkan bahwa kemacetan Pasar Cicadas dibentuk oleh beberapa faktor yang saling berlapis. Faktor tersebut tidak berdiri sendiri, melainkan saling memperkuat. Aktivitas pasar menarik kendaraan dan pejalan kaki; PKL dan parkir mempersempit ruang; angkutan umum berhenti pada titik dekat tujuan; rumah sakit

menciptakan perjalanan prioritas; sedangkan rencana BRT menambah kebutuhan penataan ruang koridor.

Tabel 1. Pemetaan Faktor Penyebab Kemacetan di Kawasan Pasar Cicadas

No.	Faktor	Penjelasan	Dampak
1	Aktivitas pasar dan PKL	Transaksi harian, lapak, pembeli, pedagang, dan barang dagangan menciptakan tarikan perjalanan tinggi.	Kendaraan melambat, trotoar berkurang, dan pejalan kaki terdorong ke badan jalan.
2	Parkir informal	Motor, mobil pembeli, kendaraan toko, dan ojek daring membutuhkan ruang tunggu dekat tujuan.	Badan jalan menyempit secara fungsional dan arus kendaraan terpotong.
3	Bongkar muat	Kendaraan barang berhenti untuk distribusi pasar dan pertokoan.	Terjadi hambatan samping terutama pada jam aktivitas pasar.
4	Angkutan umum	Angkot dan kendaraan daring berhenti pada titik yang dekat dengan pasar, toko, dan rumah sakit.	Muncul antrean mikro dan perpindahan lajur mendadak.
5	Akses RS Santo Yusup	Pasien, tenaga kesehatan, ambulans, dan keluarga pasien membutuhkan akses cepat dan aman.	Kemacetan dapat mengganggu layanan kesehatan dan respons darurat.
6	Ruang pejalan kaki	Pejalan kaki bergerak dari halte, angkot, parkir, pasar, pertokoan, dan rumah sakit.	Jika trotoar tidak bebas hambatan, konflik dengan kendaraan meningkat.
7	Transisi BRT	Koridor BRT membutuhkan ruang halte, jalur, penertiban, dan perubahan pola berhenti.	Tanpa desain transisi, konstruksi dan operasi awal dapat menambah kepadatan.

Sumber: Diolah penulis berdasarkan telaah dokumen dan pemberitaan lapangan, 2026.

PKL, Trotoar, dan Ekonomi Koridor

PKL menjadi faktor penting karena berada pada titik temu antara ketertiban ruang dan ekonomi rakyat. Sebagian lapak berada dekat jalur pejalan kaki dan badan jalan, sehingga memengaruhi kapasitas ruang publik. Namun, PKL juga merupakan pelaku ekonomi yang telah lama menggantungkan pendapatan pada arus pembeli di Cicadas. Penataan yang hanya memindahkan pedagang tanpa memperhitungkan akses pembeli berpotensi membuat pedagang kembali ke ruang semula.



Gambar 2. Lapak PKL Cicadas Market setelah penataan sebagai contoh penggunaan ruang ekonomi pada koridor pasar

Sumber: ANTARA News, 20 Desember 2019.

Akses Rumah Sakit sebagai Pelayanan Prioritas

Rumah sakit menghasilkan perjalanan yang berbeda dari pasar. Perjalanan menuju pasar umumnya dapat ditunda atau dialihkan, sedangkan perjalanan menuju rumah sakit dapat bersifat mendesak. Karena itu, akses RS Santo Yusup harus diperlakukan sebagai pelayanan prioritas. Jalur masuk rumah sakit, drop-off pasien, akses ambulans, dan penyeberangan pejalan kaki harus bebas dari hambatan permanen maupun parkir liar.

Kemacetan di sekitar Pasar Cicadas tidak hanya memperpanjang waktu tempuh kendaraan umum atau kendaraan pribadi, tetapi juga berpotensi menurunkan kualitas layanan kesehatan. Pada jam sibuk, pasien dan keluarga pasien yang datang dengan angkot atau ojek daring membutuhkan trotoar dan titik turun yang aman. Jika ruang tersebut tidak tersedia, mereka berkonflik dengan kendaraan di badan jalan.

BRT sebagai Peluang dan Risiko Penataan

BRT Bandung Raya dapat menjadi peluang untuk mengurangi tekanan kendaraan pribadi di koridor padat. Namun, keberhasilan BRT di Cicadas sangat bergantung pada integrasi halte, trotoar, feeder, ojek daring, parkir, dan zona dagang. Tanpa integrasi tersebut, halte BRT justru berpotensi menjadi titik kumpul baru yang menambah kepadatan.

Dalam konteks Cicadas, BRT perlu ditempatkan sebagai proyek transportasi sekaligus proyek penataan ruang sosial. Koridor yang akan dilalui bukan ruang kosong, melainkan ruang ekonomi dan pelayanan publik yang sudah dihuni pedagang, pembeli, pengguna angkutan umum, dan pasien rumah sakit. Karena itu, proyek BRT membutuhkan komunikasi kebijakan dan desain transisi yang jelas.



Gambar 3. Ilustrasi layanan bus di koridor perkotaan Bandung yang relevan dengan agenda penguatan transportasi massal

Sumber: BandungBergerak.id, dokumentasi koridor Jalan Ahmad Yani dan isu BRT Bandung Raya.

Tabel 2. Aktor Kebijakan dan Peran dalam Penanganan Kemacetan Cicadas

Aktor	Peran Utama	Kebutuhan Koordinasi
Dinas Perhubungan	Rekayasa lalu lintas, rambu, marka, halte, manajemen parkir, dan pengaturan angkutan umum.	Berkoordinasi dengan Satpol PP, kepolisian, operator BRT, pengelola pasar, dan rumah sakit.
Satpol PP	Penertiban pelanggaran ruang publik, lapak tidak aktif, dan bangunan yang menghambat trotoar.	Penertiban harus didahului pendataan, komunikasi, dan skema perlindungan sosial.

Aktor	Peran Utama	Kebutuhan Koordinasi
Dinas Koperasi dan UKM/Pengelola Pasar	Pendataan PKL, pembinaan usaha, relokasi, dan pengaturan zona dagang.	Menyelaraskan ruang usaha dengan kebutuhan mobilitas dan akses pejalan kaki.
Dinas Kesehatan dan RS Santo Yusup	Menjamin akses pasien, ambulans, IGD, dan keselamatan pengguna layanan kesehatan.	Menyusun protokol akses darurat dengan Dishub, kepolisian, dan kewilayahan.
Dinas PU/Tata Ruang	Perbaikan trotoar, drainase, marka, halte, dan desain ruang jalan.	Memastikan desain fisik mendukung pasar, transportasi, dan rumah sakit.
Masyarakat, PKL, dan pengguna jalan	Menggunakan ruang sesuai fungsi, memberi masukan, dan menjaga ketertiban.	Dilibatkan dalam konsultasi publik, pengawasan, dan evaluasi kebijakan.

Sumber: Diolah penulis berdasarkan analisis aktor kebijakan, 2026.

Diskusi

Kemacetan Cicadas sebagai Kegagalan Integrasi Layanan

Kemacetan Cicadas memperlihatkan bahwa pelayanan publik perkotaan tidak dapat dikelola secara sektoral. Pasar merupakan pelayanan ekonomi, rumah sakit merupakan pelayanan kesehatan, jalan merupakan pelayanan mobilitas, trotoar merupakan pelayanan keselamatan pejalan kaki, dan BRT merupakan pelayanan transportasi massal. Semua fungsi itu bertemu pada koridor yang sama. Bila satu sektor menata ruang tanpa memperhitungkan sektor lain, maka kualitas pelayanan publik secara keseluruhan menurun.

Dari perspektif implementasi kebijakan Edwards III (1980), masalah Cicadas dapat dibaca melalui empat aspek. Pertama, komunikasi kebijakan harus menjelaskan kepada pedagang, pengguna jalan, rumah sakit, dan warga tentang tujuan penataan serta dampaknya. Kedua, sumber daya harus mencakup petugas, rambu, halte, zona relokasi, trotoar, dan data lapangan. Ketiga, disposisi pelaksana harus berorientasi pelayanan, bukan sekadar penertiban. Keempat, struktur birokrasi harus memungkinkan lintas dinas bekerja dengan indikator yang sama.

Pemberitaan tentang rencana relokasi PKL ke BTM dan pengarahan pedagang aktif ke Pasar Cicadas menunjukkan bahwa pemerintah mulai mencari solusi sosial, bukan hanya membongkar lapak (Alhamidi, 2026). Namun, solusi tersebut perlu diuji dari sisi

akses pembeli, biaya sewa, jarak dari arus pelanggan, dan kesiapan fasilitas. Relokasi yang secara administratif terlihat rapi dapat gagal bila secara ekonomi tidak hidup.

Infrastruktur yang Dibutuhkan: Sistem Ruang, Bukan Hanya Jalan

Penanganan kemacetan Cicadas tidak cukup dengan memperlebar jalan atau menempatkan petugas pada jam sibuk. Infrastruktur yang dibutuhkan adalah sistem ruang koridor: trotoar menerus, penyeberangan aman, zona drop-off pasar, zona drop-off rumah sakit, zona loading, titik tunggu ojek daring, kantong parkir, rambu larangan parkir, marka tepi jalan, dan halte yang terhubung dengan jalur pejalan kaki. Infrastruktur mikro seperti ini sering dianggap kecil, tetapi menentukan apakah arus kendaraan dan pejalan kaki dapat bergerak tanpa saling mengganggu.

Berdasarkan laporan detikJabar, setelah sejumlah lapak dibongkar, guiding block atau ubin taktil di trotoar mulai terlihat kembali (Alhamidi, 2026). Temuan ini penting karena menunjukkan bahwa trotoar sebelumnya belum berfungsi optimal bagi pejalan kaki, termasuk penyandang disabilitas netra. Jika trotoar dikembalikan, fungsi tersebut harus dijaga melalui desain, pengawasan, dan penataan ekonomi yang tidak kembali menutup ruang pejalan kaki.

Zona rumah sakit harus menjadi prioritas. Pemerintah dan RS Santo Yusup dapat menetapkan koridor bebas parkir di dekat akses IGD, zona drop-off pasien, rambu prioritas ambulans, dan pengaturan titik berhenti ojek daring. Prinsipnya, aktivitas ekonomi dan transportasi tidak boleh menghambat pelayanan kesehatan darurat.

BRT dan Keadilan Transisi

BRT dapat menjadi instrumen transformasi mobilitas apabila dirancang tidak hanya sebagai infrastruktur halte dan jalur bus, tetapi sebagai sistem layanan. Bandung Bergerak mencatat bahwa proyek BRT Bandung Raya merupakan bagian dari sistem transportasi massal regional yang menghubungkan Kota Bandung, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, dan Kabupaten Sumedang, dengan 18 rute dan jalur khusus 21 kilometer menurut Pemerintah Provinsi Jawa Barat (Nurrahim, 2026). Skala regional ini membuat dampak BRT tidak bisa dibaca hanya dari sisi konstruksi, tetapi juga dari sisi akses warga dan perubahan ruang usaha.

Bagi Cicadas, keadilan transisi menjadi kunci. Pedagang tidak dapat hanya diberi perintah pindah; mereka perlu kepastian lokasi, biaya, akses pembeli, waktu transisi,

serta mekanisme pengaduan. Warga pengguna transportasi juga membutuhkan kejelasan rute, tarif, titik halte, dan hubungan dengan angkot atau ojek daring. Rumah sakit membutuhkan jaminan akses darurat selama masa konstruksi maupun setelah BRT beroperasi.

Dengan demikian, BRT harus menjadi momentum untuk menata Cicadas secara menyeluruh. Bila berhasil, Cicadas dapat menjadi contoh penataan koridor pasar yang menggabungkan transportasi massal, perlindungan ekonomi informal, akses kesehatan, dan keselamatan pejalan kaki. Bila gagal, BRT dapat dipersepsikan sebagai proyek yang menambah konflik ruang dan memperburuk kemacetan pada masa transisi.

Rekomendasi Kebijakan

Rekomendasi utama artikel ini adalah menyusun Manajemen Koridor Cicadas, yaitu rencana operasional lintas dinas yang memetakan fungsi ruang secara rinci dari pasar, trotoar, halte, pintu rumah sakit, titik angkutan, parkir, dan bongkar muat. Rencana tersebut harus berbasis data harian, bukan hanya gambar desain.

Rekomendasi kedua adalah menetapkan zonasi fungsi ruang: zona pejalan kaki bebas hambatan, zona dagang legal, zona loading dengan jam tertentu, zona drop-off pasar, zona drop-off rumah sakit, zona tunggu ojek daring, zona halte BRT, dan zona bebas parkir. Setiap zona harus memiliki rambu, marka, papan informasi, dan pengawasan rutin.

Rekomendasi ketiga adalah penataan PKL humanis. Pedagang harus didata secara transparan, diberi pilihan lokasi yang ekonomis, dilibatkan dalam konsultasi, dan mendapat masa transisi. Penataan yang mengabaikan keberlanjutan pendapatan berisiko memunculkan resistensi dan membuat pedagang kembali memakai badan jalan.

Rekomendasi keempat adalah perlindungan akses RS Santo Yusup. Akses IGD dan ambulans harus steril dari parkir dan lapak. Pada jam sibuk, perlu petugas prioritas di titik pasar-rumah sakit. Rumah sakit dapat berbagi data jam puncak layanan agar pengaturan lalu lintas lebih tepat.

Rekomendasi kelima adalah integrasi BRT dengan first mile-last mile. Halte harus terhubung dengan trotoar, penyeberangan, angkot, dan titik ojek daring. Tanpa integrasi, penumpang akan tetap memilih kendaraan pribadi atau kendaraan door-to-door, sehingga tujuan pengurangan kemacetan tidak tercapai.

Rekomendasi keenam adalah dashboard monitoring kawasan. Data yang perlu dikumpulkan meliputi waktu tempuh, titik parkir liar, volume pejalan kaki, keluhan warga, waktu respons ambulans, kepatuhan zona PKL, dan dampak BRT. Data tersebut dievaluasi berkala oleh tim lintas sektor.

Tabel 3. Rekomendasi Bertahap Penanganan Kemacetan Pasar Cicadas

Tahap	Program	Aktor Utama	Indikator Keberhasilan
Jangka pendek	Penertiban parkir liar, pembukaan trotoar, zona drop-off sementara, dan pengawasan titik angkutan umum.	Dishub, Satpol PP, kepolisian, kecamatan, kelurahan.	Titik hambatan berkurang, trotoar dapat dilalui, waktu tempuh lebih stabil.
Jangka pendek	Zona steril akses RS Santo Yusup dan protokol prioritas ambulans.	Dishub, Dinas Kesehatan, RS Santo Yusup, kepolisian.	Pintu IGD bebas hambatan dan akses ambulans lebih cepat.
Jangka menengah	Penataan PKL berbasis konsultasi, pendataan, dan desain ekonomi kawasan.	Dinas KUKM, Satpol PP, pengelola pasar, perwakilan PKL.	Pedagang memiliki lokasi legal dan tidak kembali menutup trotoar.
Jangka menengah	Integrasi halte BRT dengan trotoar, angkot, ojek daring, dan penyeberangan.	Dishub, Dinas PU, operator BRT, komunitas pengguna.	Halte tidak menjadi titik kemacetan baru dan akses penumpang aman.
Jangka panjang	Dashboard monitoring koridor berbasis data lalu lintas, keluhan, dan akses layanan darurat.	Bappeda, Diskominfo, Dishub, Dinas Kesehatan.	Keputusan kebijakan berbasis data dan evaluasi rutin lintas dinas.

Sumber: Diolah penulis, 2026.

Kesimpulan

Kemacetan di kawasan Pasar Cicadas Kota Bandung merupakan persoalan multidimensi yang berkaitan dengan pelayanan publik, infrastruktur koridor, dan kebijakan transportasi perkotaan. Penyebabnya meliputi tingginya aktivitas pasar, keberadaan PKL, parkir informal, bongkar muat, titik naik-turun angkutan umum, akses Rumah Sakit Santo Yusup, keterbatasan ruang pejalan kaki, serta transisi menuju BRT Bandung Raya. Faktor-faktor tersebut saling berhubungan sehingga kemacetan tidak dapat diselesaikan melalui pendekatan sektoral atau penertiban sesaat.

Dari perspektif pelayanan publik, kemacetan Cicadas menurunkan kualitas mobilitas warga, mengganggu keselamatan pejalan kaki, memperpanjang waktu tempuh, dan dapat menghambat akses layanan kesehatan. Dari perspektif infrastruktur, masalah utama bukan hanya kapasitas jalan, tetapi tata kelola ruang tepi jalan, trotoar, parkir, loading, halte, dan akses rumah sakit. Dari perspektif kebijakan transportasi, BRT adalah peluang penting, tetapi juga dapat menjadi sumber konflik baru bila tidak disertai komunikasi publik, integrasi antarmoda, dan perlindungan ekonomi pedagang.

Solusi utama adalah manajemen koridor terpadu. Pemerintah perlu menetapkan zonasi fungsi ruang, menata PKL secara humanis, melindungi akses rumah sakit, memperbaiki trotoar dan penyeberangan, mengendalikan parkir serta bongkar muat, mengintegrasikan halte BRT dengan transportasi lokal, dan membangun sistem monitoring berbasis data. Dengan pendekatan tersebut, penanganan kemacetan Cicadas tidak hanya mengejar kelancaran kendaraan, tetapi juga memastikan keadilan akses, keselamatan warga, keberlanjutan ekonomi lokal, dan peningkatan kualitas pelayanan publik Kota Bandung.

Daftar Pustaka

- Alhamidi, R. (2026). *Wajah baru Jalan Ahmad Yani usai lapak PKL Cicadas Market dibongkar*. Detikjabar. <https://www.detik.com/jabar/berita/d-8454379/wajah-baru-jalan-ahmad-yani-usai-lapak-pkl-cicadas-market-dibongkar>
- Alhamidi, R. (2026). *Walkot Farhan siapkan opsi relokasi PKL Cicadas Market ke BTM*. Detikjabar. <https://www.detik.com/jabar/berita/d-8488218/walkot-farhan-siapkan-opsi-relokasi-pkl-cicadas-market-ke-btm>
- ANTARA Jawa Barat (2026). *Siap-siap! Satpol PP Bandung mulai tertibkan PKL Cicadas demi proyek BRT*. ANTARA Jabar. <https://jabar.antaranews.com/berita/690499/siap-siap-satpol-pp-bandung-mulai-tertibkan-pkl-cicadas-demi-proyek-brt>
- ANTARA News. (2019). *602 PKL Cicadas tempati lapak baru*. <https://www.antaranews.com/video/1217372/602-pkl-cicadas-tempati-lapak-baru>
- Bagaskara, B. (2026). *PKL Cicadas ditertibkan, KDM janji siapkan pekerjaan untuk pedagang*. Detikjabar. <https://www.antaranews.com/video/1217372/602-pkl-cicadas-tempati-lapak-baru>
- Badan Pusat Statistik Kota Bandung (2025). *Kecamatan Cibeunying Kidul dalam angka 2025*. BPS Kota Bandung. <https://bandungkota.bps.go.id/id/publication/2025/09/26/c667e4de7a7e7c21bc37d1c1/cibeunying-kidul-district-in-figures-2025.html>
- Dinas Perhubungan Kota Bandung (2025). *Wali Kota Bandung tinjau jalur BRT, simulasi dengan gunakan sepeda*. Dinas Perhubungan Kota Bandung. <https://dishub.bandung.go.id/berita/wali-kota-bandung-tinjau-jalur-brt-simulasi-dengan-gunakan-sepeda>
- Edwards III, G. C. (1980). *Implementing public policy*. Congressional Quarterly Press.

- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.
- Herdiana, I. (2026). *Mencari jalan keluar dari kemacetan Bandung Raya, bagaimana BRT bisa diandalkan?* BandungBergerak.id.
<https://bandungbergerak.id/article/detail/1546036206/mencari-jalan-keluar-dari-kemacetan-bandung-raya-bagaimana-brt-bisa-diandalkan>
- Kementerian Kesehatan Republik Indonesia (2026). *RS Online: Profil RS Umum Santo Yusup*. SIRS Kemenkes. https://sirs.kemkes.go.id/fo/home/profile_rs/3273063
- Nurrahim, I. R. (2026). *Pelaksanaan pembangunan BRT Bandung Raya belum satu suara, koordinasi proyek dipertanyakan*. BandungBergerak.id.
<https://bandungbergerak.id/article/detail/1546036284/pelaksanaan-pembangunan-brt-bandung-raya-belum-satu-suara-koordinasi-proyek-dipertanyakan>
- Pemerintah Kota Bandung (2009). *Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 2 Tahun 2009 tentang Penataan Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan dan Toko Modern*. Peraturan.go.id.
<https://peraturan.go.id/id/perda-kota-bandung-no-2-tahun-2009>
- Pemerintah Kota Bandung. (2020). *Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 Tahun 2020 perubahan kedua atas Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan*. JDih Bandung.
<https://jdih.bandung.go.id/home/produk-hukum/peraturan-perundang-undangan-daerah/22522>
- Pemerintah Provinsi Jawa Barat. (2025). *Wali Kota Bandung tinjau jalur BRT*. Jabarprov.go.id. <https://jabarprov.go.id/berita/wali-kota-bandung-tinjau-jalur-brt-18626>
- Republik Indonesia (2009). *Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik*. Peraturan.go.id. <https://peraturan.go.id/id/uu-no-25-tahun-2009>
- Republik Indonesia (2012). *Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik*. Peraturan.go.id. <https://peraturan.go.id/id/pp-no-96-tahun-2012>
- Rumah Sakit Santo Yusup. (n.d.). *Rumah Sakit Santo Yusup*. rssantoyusup.com.
<https://www.rssantoyusup.com/>
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. ITB Press.
- Vuchic, V. R. (2007). *Urban transit systems and technology*. John Wiley & Sons.