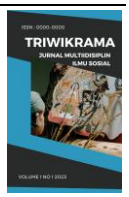
Triwikrama: Jurnal Ilmu Sosial
Volume 12 No 2 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



STRATEGI KOMUNIKASI RESOLUSI KONFLIK: STUDI KASUS PEMANFAATAN BADAN JALAN KAWASAN KULINER CILILITAN

Maryela Sulle Mendila [1], Christian Wiradendi Wolor[2]
Program Studi D-IV Administrasi Perkantoran Digital, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Negeri Jakarta

ARTICLE INFO

Article history:
Received Juni 2026
Revised Juni 2026
Accepted Juni 2026
Available online Juni 2026

Email:
maryela.sulle@student.unj.ac.id

This is an open access article under the CC BY-SA license.
Copyright © 2026 by Author.

Abstrak

Penelitian ini mengkaji strategi komunikasi resolusi konflik pemanfaatan badan jalan di Kawasan Kuliner Cililitan, Jakarta Timur. Pra-riset menunjukkan 86,7% responden merasakan kemacetan parah, 73,3% setuju mediasi lebih efektif daripada penertiban keras, dan 86,7% tidak pernah dilibatkan dalam forum komunikasi. Metode penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan desain studi kasus. Pengumpulan data melalui observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi terhadap 4 informan yang mewakili pemangku kepentingan utama: pemilik warung makan, pengelola tempat ibadah, juru parkir liar, dan masyarakat/pengguna jalan. Hasil penelitian menunjukkan komunikasi bersifat insidental, tidak terstruktur, dan tidak inklusif. Hambatan komunikasi meliputi hambatan struktural (tidak ada forum tetap), psikologis (perbedaan persepsi antarpihak), dan prosedural (lemahnya penegakan aturan). Masyarakat menilai upaya penyelesaian tidak efektif karena merasa terpinggirkan. Rekomendasi strategi berupa pembentukan Forum Komunikasi Multipihak (FKMP) yang permanen dan inklusif, pendekatan kolaboratif berbasis win-win solution, serta komunikasi publik yang transparan dan konsisten.

Kata Kunci: Strategi Komunikasi, Resolusi Konflik, Pemanfaatan Badan Jalan, Pemangku Kepentingan, Mediasi.

Abstract

This study examines conflict resolution communication strategies for road body utilization in the Cililitan Culinary Area, East Jakarta. Pre-research showed 86.7% of respondents experienced severe congestion, 73.3% agreed that mediation is more effective than strict enforcement, and 86.7% had never been involved in any communication forum. This descriptive qualitative research employs a case study design. Data were collected through observation, in-depth interviews, and documentation involving 4 informants representing key stakeholders: food stall owners, religious venue managers, illegal parking attendants, and the community/road users.

Results indicate that communication is incidental, unstructured, and non-inclusive. Communication barriers include structural (no permanent forum), psychological (differing perceptions among parties), and procedural (weak law enforcement). The community views problem-solving efforts as ineffective due to marginalization. Recommended strategies include forming a permanent and inclusive Multi-Stakeholder Communication Forum (FKMP), a collaborative win-win approach, and transparent and consistent public communication.

Keywords: Communication Strategy, Conflict Resolution, Road Body Utilization, Stakeholders, Mediation.

PENDAHULUAN

Jalan raya dan area publik memiliki peran sangat penting bagi mobilitas masyarakat dan aktivitas ekonomi di tengah pesatnya urbanisasi. Selain sebagai sarana transportasi, jalan raya berfungsi sebagai area sosial yang memfasilitasi berbagai aktivitas perkotaan. Namun, penggunaan jalan yang tidak tepat seringkali mengakibatkan konflik kepentingan antara pemerintah, pelaku usaha, dan pengguna jalan. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menegaskan bahwa fungsi utama jalan adalah sebagai prasarana transportasi darat untuk melancarkan arus orang dan barang. Pasal 38 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 secara tegas melarang penggunaan bahu jalan untuk aktivitas lain yang dapat mengurangi kapasitas jalan, seperti parkir sembarangan, menumpuk barang, atau berdagang.

Triwikrama: Jurnal Ilmu Sosial
Volume 12 No 2 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:

Jakarta sebagai pusat ekonomi dan perdagangan terpadat di Indonesia sering menghadapi kemacetan lalu lintas akibat meningkatnya jumlah kendaraan dan aktivitas hambatan samping (side friction) yang tinggi. Mustafah dkk. (2021) menyatakan bahwa kemacetan menyebabkan kerugian sosial ekonomi yang besar bagi masyarakat, termasuk pemborosan waktu dan energi. Maharani (2021) menunjukkan bahwa aktivitas pedagang kaki lima dan parkir liar merupakan salah satu penyebab utama kemacetan di kawasan padat usaha. Kondisi ini diperburuk oleh lemahnya monitoring dari instansi berwenang yang membiarkan praktik pelanggaran berlangsung tanpa penanganan sistematis (Maharani N.K., 2025).

Fenomena ini tampak jelas di Kawasan Kuliner Cililitan, Jakarta Timur. Jalan utama kawasan ini dipenuhi warung makan, aktivitas keagamaan dari beberapa tempat ibadah, dan parkir liar yang berlapis. Berbagai upaya komunikasi dan mediasi telah dilakukan oleh pihak kelurahan, aparat kepolisian, dan tokoh masyarakat, namun tidak pernah menghasilkan kesepakatan yang mengikat. Komunikasi yang terjadi bersifat insidental dan tidak terstruktur, hanya muncul ketika situasi sudah memanas (Khairuman dkk., 2024).

Peneliti melakukan pra-riset pada bulan Maret 2026 dengan melibatkan 15 responden. Hasilnya: 86,7% merasakan kemacetan parah akibat parkir liar, 73,3% setuju mediasi lebih efektif daripada penertiban keras, dan 86,7% tidak pernah dilibatkan dalam forum komunikasi apapun. Temuan ini mengkonfirmasi adanya gap empiris yang menjadi landasan penelitian ini.

Penelitian ini bertujuan untuk: (1) mendeskripsikan proses komunikasi dalam penyelesaian konflik pemanfaatan jalan di Kawasan Kuliner Cililitan; (2) mengidentifikasi hambatan komunikasi yang terjadi; (3) menganalisis persepsi masyarakat dan pengguna jalan terhadap upaya penyelesaian; dan (4) merumuskan strategi komunikasi yang dapat direkomendasikan untuk kawasan dengan banyak aktivitas sosial dan usaha.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan desain studi kasus, yang dipilih karena mampu memberikan pemahaman mendalam tentang fenomena komunikasi dalam konteks nyata. Lokasi penelitian adalah Kawasan Kuliner Cililitan, Kelurahan Kramat Jati, Jakarta Timur, dan penelitian dilaksanakan pada bulan Maret-April 2026.

Informan dipilih menggunakan teknik purposive sampling, yaitu 4 (empat) informan utama yang mewakili seluruh kelompok pemangku kepentingan, sebagaimana tersaji pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1. Data Partisipan Penelitian

No	Kode Partisipan	Peran/ Posisi	Keterangan
1.	P-1	Pemilik Warung Makan	Mengoperasikan warung makan yang terletak di lokasi strategis di daerah Cililitan.
2.	P-2	Pengelola Tempat Ibadah	Bertanggung jawab atas kelancaran penyelenggaraan acara ibadah dan parkir jemaat.
3.	P-3	Juru Parkir Liar	Melakukan penagihan biaya parkir untuk kendaraan yang diparkir di jalan-jalan dalam kawasan kuliner.

Triwikrama: Jurnal Ilmu Sosial
Volume 12 No 2 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:

No	Kode Partisipan	Peran/ Posisi	Keterangan
4.	P-4	Masyarakat/ Pengguna Jalan	Bertempat tinggal dan rutin melintas di kawasan Cililitan.

Sumber: Data diolah Peneliti (2026)

Teknik pengumpulan data menggunakan tiga metode: (1) observasi langsung terhadap kondisi parkir liar, kemacetan, dan interaksi antarpemangku kepentingan; (2) wawancara semi-terstruktur mendalam pada April 2026; dan (3) dokumentasi berupa foto kondisi lapangan dan catatan observasi. Keabsahan data dijamin melalui triangulasi teknik dan triangulasi sumber (Liang & Irawan, 2023).

Analisis data menggunakan model Miles dan Huberman yang terdiri dari tiga tahap: reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi (Kutsiyyah, 2021). Data dikategorikan berdasarkan empat tema utama sesuai pertanyaan penelitian: proses komunikasi, hambatan komunikasi, persepsi pemangku kepentingan, dan rekomendasi strategi komunikasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Proses Komunikasi dalam Penyelesaian Konflik Pemanfaatan Jalan

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, proses komunikasi antarpemangku kepentingan dalam menyelesaikan konflik pemanfaatan badan jalan di Kawasan Kuliner Cililitan bersifat tidak terencana, tidak terorganisir, dan hanya reaktif. Pada tanggal 30 Maret 2026, peneliti memperhatikan bahwa tidak ada tempat resmi untuk berkomunikasi. Ketika terjadi kemacetan panjang, petugas parkir ilegal mengarahkan mobil sementara pengemudi yang terjebak hanya membunyikan klakson, dan tidak ada perwakilan dari kecamatan atau kepolisian yang hadir.

Seluruh informan mengonfirmasi kondisi ini. P-1 (Pemilik Warung Makan) menyatakan: "Biasanya, Pak RT cuma mengadakan pertemuan ketika banyak warga menyampaikan keluhan mereka. Rapatnya biasa dadakan, dan diskusinya berlangsung cepat. Hasilnya tidak pernah pasti, jadi sebuah saran aja. Setelah itu, semuanya kembali normal." (Wawancara, 12 April 2026). P-2 (Pengelola Tempat Ibadah) menyatakan: "Kami pernah mengobrol dengan pihak lurah dan beberapa pemilik warung makan. Tapi tidak ada jawaban nyata yang bisa jadi solusi." (Wawancara, 12 April 2026). P-3 (Juru Parkir Liar) mengungkapkan: "Saya gak pernah diminta gabung dalam rapat. Pemilik warung makan sering minta saya untuk melindungi pelanggan mereka. Saya juga lagi cari makanan." (Wawancara, 13 April 2026). P-4 (Masyarakat/Pengguna Jalan) menyatakan: "Saya gak pernah diminta buat gabung. Yang hadir mah itu-itu saja, pemilik warung makan dan pengurus gereja. Warga kayak kami cuma dengar desas-desus. Padahal kami yang paling sering kejebak macet." (Wawancara, 15 April 2026).

Temuan ini sejalan dengan pernyataan Khairuman dkk. (2024) bahwa strategi komunikasi yang sukses harus terbuka, jelas, berfokus pada solusi, dan mencakup pengelolaan emosi serta bias seluruh pihak. Hajar dkk. (2024) menjelaskan bahwa konflik sering timbul akibat perbedaan persepsi yang diperburuk oleh miskomunikasi, dan penyelesaiannya memerlukan ruang dialog yang terstruktur. Haikal (2025) menemukan pola serupa: ketiadaan mediator yang netral membuat konflik di ruang publik terus berulang tanpa penyelesaian struktural. Mustafah dkk.

(2021) menegaskan bahwa tanpa koordinasi sistematis antarpemangku kepentingan, dampak sosial ekonomi konflik akan terus dirasakan. Maharani, N.K. (2025) menambahkan bahwa lemahnya monitoring instansi berwenang membiarkan praktik parkir liar berlangsung tanpa penanganan sistematis, sehingga upaya komunikasi yang ada tidak pernah menghasilkan perubahan perilaku yang nyata.

2. Hambatan Komunikasi dalam Penyelesaian Konflik

Penelitian ini mengungkap tiga hambatan komunikasi utama yang saling memperkuat dan membentuk siklus konflik yang berulang di Kawasan Kuliner Cililitan.

Hambatan pertama adalah hambatan struktural, berupa tidak adanya forum atau saluran komunikasi yang konsisten dan inklusif. Sebanyak 86,7% pengguna jalan tidak pernah dilibatkan dalam forum mediasi apapun. P-3 menyatakan: "Saya gak pernah diminta gabung dalam rapat. Kalau orang-orang datang, saya dianggap bertanggung jawab." Julythiawati dan Ardiana (2023) menegaskan bahwa pelibatan pemangku kepentingan yang inklusif adalah kunci keberhasilan pengelolaan konflik. Khairuman dkk. (2024) menegaskan bahwa semua pihak yang berkepentingan harus dilibatkan secara aktif, bukan hanya pihak yang secara ekonomi dominan. PT Jasa Konsultan Keuangan (2025) menambahkan bahwa parkir liar berdampak langsung pada konsumen sehingga suara pengguna jalan sangat penting untuk didengar. Hajar dkk. (2024) menyatakan bahwa komunikasi yang tidak inklusif dan tidak memiliki saluran konsisten akan menghasilkan ketidakpuasan dan memperpanjang siklus konflik. Mustafah dkk. (2021) mencatat bahwa dampak kemacetan yang tidak tertangani justru paling banyak dirasakan oleh masyarakat yang tidak memiliki akses ke meja negosiasi.

Hambatan kedua adalah hambatan psikologis, berupa kesenjangan persepsi yang signifikan antarpihak. P-1 menyatakan: "Jika pelanggan tidak dapat menemukan tempat parkir, mereka akan mencari pilihan lain. Pendapatan saya menurun." P-4 menanggapi: "Mereka kurang mempertimbangkan orang lain. Ini jalan umum, bukan milik mereka. Kemacetan tidak tertahankan, terutama pada malam hari atau akhir pekan." Hajar dkk. (2024) menjelaskan bahwa perbedaan latar belakang membentuk kepentingan yang berbeda-beda dan hambatan psikologis harus diatasi sebelum negosiasi substantif dapat dimulai. Haikal (2025) menemukan bahwa miskomunikasi dan ketidakpercayaan antarpihak secara konsisten memperparah konflik. Khairuman dkk. (2024) menegaskan bahwa bias dan emosi yang tidak dikelola harus diidentifikasi terlebih dahulu sebelum dialog dapat berlangsung produktif. Maharani, N. (2021) menunjukkan bahwa para pelaku usaha sering tidak menyadari dampak aktivitas mereka terhadap kapasitas jalan karena tidak memiliki informasi yang memadai. Candra Kurniawan dan Huda (2025) mendokumentasikan kondisi serupa di kawasan Mayjen Sutoyo Cawang, mengindikasikan bahwa miskomunikasi tentang dampak parkir liar adalah masalah sistemik di Jakarta Timur.

Hambatan ketiga adalah hambatan prosedural, berupa penegakan hukum yang tidak konsisten. P-2 menyatakan: "Kadang-kadang, Satpol PP datang dan dengan cepat membersihkan parkir liar. Tapi abis mereka pergi, parkir liar terjadi lagi. Nggak ada sanksi yang tegas." Padahal Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 telah secara tegas melarang penggunaan bahu jalan di luar fungsinya. Thiezna dkk. (2025) menunjukkan bahwa parkir ilegal secara signifikan mengganggu efisiensi jalan. Maharani, N.K. (2025) menemukan bahwa ketidakjelasan pembedaan juru parkir legal dan ilegal langsung menyebabkan ketidaktertiban. PT Jasa Konsultan Keuangan (2025) menegaskan bahwa parkir liar dalam jangka panjang justru merugikan pelaku usaha sendiri karena mengurangi minat

konsumen. xvg.co.id (2025) mendokumentasikan bahwa tanpa penegakan prosedur yang konsisten, kawasan kuliner akan terus terdegradasi fungsi jalannya. Candra Kurniawan dan Huda (2025) mencatat bahwa pola ini terdokumentasi di berbagai titik Jakarta Timur, mengindikasikan masalah sistemik yang memerlukan pendekatan terstruktur.

3. Persepsi Masyarakat terhadap Upaya Penyelesaian

Catatan observasi pada 8 April 2026 menunjukkan kemacetan membentang lebih dari 500 meter pada jam sibuk sore, dengan mobil-mobil diparkir tiga baris di pinggir jalan dan tidak ada petugas yang mengatur arus. Kondisi ini menggambarkan kesenjangan yang signifikan antara harapan masyarakat dan kenyataan di lapangan.

P-4 (Masyarakat/Pengguna Jalan) mengungkapkan: "Kami berharap pemerintah akan menunjukkan keberanian. Mereka tidak bisa hanya memberikan peringatan. Setiap pelanggaran akan mengakibatkan tindakan disiplin. Namun, implementasi harus disertai dengan solusi, bukan hanya membongkar dan membiarkannya begitu saja. Pastikan area parkir yang sesuai dan alokasikan ruang jual beli yang layak untuk pedagang kaki lima yang terdampak." (Wawancara, 15 April 2026).

Sudut pandang masyarakat yang mendukung pendekatan mediasi (73,3%) menunjukkan bahwa strategi represif tidak akan efektif. Hajar dkk. (2024) menegaskan bahwa mediasi, negosiasi, dan musyawarah terbukti efektif menciptakan lingkungan yang harmonis dan produktif. Khairuman dkk. (2024) menyatakan bahwa komunikasi kolaboratif mampu mengubah konflik menjadi peluang mencapai kesepakatan win-win. Julythiawati dan Ardiana (2023) membuktikan bahwa pelibatan pemangku kepentingan yang aktif berpengaruh positif terhadap kepercayaan dan keberlanjutan pengelolaan kawasan. Mustafah dkk. (2021) menegaskan bahwa tanpa koordinasi lintas pemangku kepentingan, dampak sosial ekonomi dari kemacetan akan terus berlanjut tanpa penyelesaian.

4. Rekomendasi Strategi Komunikasi

Berdasarkan seluruh temuan, penelitian ini merekomendasikan tiga strategi komunikasi utama untuk mengatasi konflik pemanfaatan badan jalan di Kawasan Kuliner Cililitan.

Pertama, pembentukan Forum Komunikasi Multi-Pihak (FKMP) yang permanen dan inklusif. Forum ini diselenggarakan secara rutin (bulanan), dipimpin mediator profesional yang netral, dan melibatkan seluruh pemangku kepentingan secara setara: pemilik warung, pengelola tempat ibadah, juru parkir, pengguna jalan, Satpol PP, Dishub, dan aparat hukum. Forum ini berlandaskan kesetaraan dan saling mendengarkan, bukan hierarki. Mustafah dkk. (2021) menegaskan bahwa tanpa koordinasi lintas pemangku kepentingan, dampak sosial ekonomi dari kemacetan akan terus dirasakan tanpa penyelesaian berkelanjutan.

Kedua, pendekatan komunikasi kolaboratif berbasis kepentingan. Forum harus berfokus pada kepentingan mendasar setiap pihak, bukan sekadar posisi yang dipertahankan, sehingga solusi yang dicapai bersifat win-win. Contoh agenda: "Bagaimana kita dapat mempertahankan pendapatan warung makan dan kenyamanan jemaah, tanpa mengganggu arus lalu lintas?" PT Jasa Konsultan Keuangan (2025) merekomendasikan bahwa solusi harus melibatkan penyediaan alternatif parkir yang layak agar pelaku usaha tidak merasa dirugikan oleh penertiban.

Ketiga, komunikasi publik yang jelas dan konsisten. Kelurahan perlu menyosialisasikan regulasi yang berlaku berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 beserta sanksinya melalui berbagai saluran: spanduk, pengumuman di tempat ibadah dan warung, serta media sosial. Maharani, N.K. (2025) menekankan bahwa monitoring dan evaluasi berkelanjutan oleh instansi berwenang merupakan komponen tak terpisahkan dari pengelolaan perparkiran yang tertib dan berkeadilan.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, dapat ditarik empat simpulan. Pertama, proses komunikasi dalam menyelesaikan konflik pemanfaatan badan jalan di Kawasan Kuliner Cililitan bersifat insidental, tidak terstruktur, dan reaktif. Tidak ada forum komunikasi permanen yang melibatkan semua pemangku kepentingan secara setara. Kedua, terdapat tiga hambatan komunikasi yang saling memperkuat: hambatan struktural (tidak ada platform inklusif dan tetap), hambatan psikologis (perbedaan tajam persepsi dan kepentingan antarpihak disertai ketidakpercayaan), dan hambatan prosedural (penegakan aturan tidak konsisten dan tidak disertai solusi alternatif). Ketiga, seluruh pemangku kepentingan menilai upaya penyelesaian yang ada tidak efektif. Pengguna jalan sebagai pihak paling terdampak justru paling terpinggirkan, dan menginginkan solusi komprehensif yang menyentuh akar masalah. Keempat, strategi komunikasi yang direkomendasikan adalah pembentukan FKMP yang permanen dan inklusif, komunikasi kolaboratif berbasis win-win solution, dan komunikasi publik yang transparan dan konsisten berdasarkan regulasi yang berlaku.

Saran

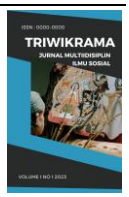
Bagi Pemerintah Kelurahan dan aparat penegak hukum, disarankan untuk segera membentuk Forum Komunikasi Multi-Pihak (FKMP) dengan menghadirkan mediator yang netral dan memastikan seluruh pemangku kepentingan dilibatkan secara setara, serta menegakkan regulasi secara konsisten disertai penyediaan solusi alternatif yang dikomunikasikan terlebih dahulu kepada masyarakat. Bagi pemilik usaha dan pengelola tempat ibadah, disarankan berkolaborasi mencari solusi inovatif seperti rotasi parkir atau penyewaan lahan alternatif. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan untuk memperluas cakupan ke berbagai kawasan kuliner, melibatkan lebih banyak informan dari unsur pemerintah, dan menggunakan pendekatan mixed methods agar temuan memiliki tingkat generalisasi yang lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

Candra Kurniawan, F. K., & Huda, L. (2025, September 22). Jalan Mayjen Sutoyo Cawang Hanya Tersisa Satu Lajur akibat Parkir Liar dan PKL. Kompas.com. https://megapolitan.kompas.com/read/2025/09/22/08541941/jalan-mayjen-sutoyo-cawang-hanya-tersisa-satu-lajur-akibat-parkir-liar

Haikal. (2025). Konflik Pedagang Kaki Lima (PKL) dengan Pemilik Toko (Studi Kasus Jalan Perdagangan Kota Lhokseumawe). Skripsi. Universitas Malikussaleh.

Hajar, D. D., Mawaddah, E. M., Fitriatuzzuhria, H., Sulusiyah, S., & Mu'alimin. (2024). Peran Komunikasi Efektif dalam Penyelesaian Konflik. Jurnal Pelita Nusantara: Kajian Ilmu



Sosial Multidisiplin, 2(3), 277-285. https://doi.org/10.59996/jurnalpelitanusantara.v2i3.622

Julythiawati, N. P. M., & Ardiana, P. A. (2023). Pengaruh Pelibatan Pemangku Kepentingan dan Tanggung Jawab Sosial pada Reputasi Perusahaan. Public Service And Governance Journal, 4(2), 239-246.

Khairuman, M. F., Azwardi, Nurdahyanti, & Simangunsong, A. S. (2024). Peran Komunikasi dalam Penyelesaian Konflik. Jurnal Mudabbir (Journal Research and Education Studies), 4(2), 203-212.

Kutsiyyah. (2021). Analisis Data Model Miles dan Huberman. Malang: Universitas Brawijaya Press.

Liang, I., & Irawan, D. (2023). Triangulasi Data dalam Penelitian Kualitatif. Jurnal Metodologi Penelitian, 8(1), 45-58.

Maharani, N. (2021). Pengaruh Aktivitas Pedagang Kaki Lima (PKL) terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Jalan KH. Agus Salim Semarang. Skripsi Sarjana. Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

Maharani, N. K. (2025). Monitoring dan Evaluasi Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh terhadap Sistem Perparkiran dalam Perspektif Siyasah Idariyah. IJTIHAD: Jurnal Hukum dan Ekonomi Islam, 19(1), 1-14.

Mustafah, S., Said, L. B., & Hafram, S. M. (2021). Faktor yang Mempengaruhi Kemacetan Lalu Lintas Serta Dampak Sosial Ekonomi Bagi Masyarakat. Jurnal Teknik Sipil MACCA, 6(2), 229-238.

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 78, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4651.

PT Jasa Konsultan Keuangan. (2025). Indonesia Darurat Parkir Liar: Ancaman Serius bagi UMKM, PKL, dan Ekonomi Rakyat Kecil. Jakarta: PT Jasa Konsultan Keuangan.

Thiezna, Sari, & Wahjono. (2025). Analisis Dampak Parkir Liar dan PKL terhadap Kinerja Jalan. Jurnal Teknik Sipil.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004.

xvg.co.id. (2025, September 25). Kondisi Terkini Jalan Mayjen Sutoyo Cawang Dari PKL hingga Kemacetan. https://xvg.co.id/2025/09/kondisi-terkini-jalan-mayjen-sutoyo-cawang-dari-pkl-hingga-kemacetan/