

## **BAB 2**

### **AKTIVITAS KOMERSIAL DAN TINGKAT PELAYANAN JALAN**

#### **2.1 Aktivitas**

Pengertian perilaku menurut Parsons (1996) dalam Porteous (1997), adalah motivasi dasar perilaku manusia dikondisikan dan diwarnai oleh keanekaragaman subsistem seperti psikologi, culture, sosial dan personality. Perilaku manusia biasa dilakukan secara individu atau bahkan dilakukan secara kelompok. Perilaku individu merupakan aktivitas atau kegiatan atau tindakan seseorang yang dipengaruhi oleh faktor yang ada dalam dirinya yang kemudian berinteraksi dengan lingkungannya dan menggerakkan dirinya untuk bertindak laku. Perilaku kelompok adalah aktivitas atau kegiatan atau tindakan beberapa orang atau sekelompok orang dalam tempat dan waktu yang sama selain dipengaruhi oleh faktor dari dalamnya juga dipengaruhi oleh faktor dari luar yang menggerakkan untuk bertindak laku.

Zeisel (1987) dalam Haryadi (2010) mendefinisikan kegiatan/aktivitas sebagai apa yang dikerjakan oleh seseorang pada jarak waktu tertentu. Rapoport (1986) dalam Haryadi (2010) mendefinisikan kegiatan selalu mengandung empat hal pokok yaitu pelaku, macam kegiatan, tempat dan waktu berlangsungnya kegiatan. Secara konseptual, sebuah kegiatan dapat terdiri dari sub-sub kegiatan yang saling berhubungan sehingga terbentuk suatu sistem kegiatan. Kemudian setiap sistem kegiatan selalu terdiri dari beberapa hal seperti esensinya, cara melaksanakan kegiatan tersebut, kegiatan sampingannya, dan arti simbolis kegiatan tersebut.

Keberadaan aktivitas pendukung tidak lepas dari tumbuhnya fungsi-fungsi kegiatan publik yang mendominasi penggunaan ruang-ruang umum kota, semakin dekat dengan pusat kota makin tinggi intensitas dan keberagamannya. Bentuk *activity support* adalah kegiatan penunjang yang menghubungkan dua atau lebih pusat kegiatan umum yang ada di kota, misalnya open space (taman kota, taman rekreasi,

plaza, taman budaya, kawasan PKL, pedestrian ways dan sebagainya) dan juga bangunan yang diperuntukkan bagi kepentingan umum (Shirvani, 1985).

Para pengguna dapat melakukan berbagai aktivitas dalam ruang koridor, yaitu mencakup aktivitas rekreasi, aktivitas sosial serta aktivitas komersial karena keberadaan koridor dapat membangun kehidupan sosial antara warga kota maupun pendatang. Sebagai ruang publik kota, keberadaan koridor jalan bersifat terbuka yaitu dapat diakses oleh siapapun sehingga memungkinkan munculnya kompleksitas dalam penggunaan dan aktivitas yang terjadi. Sehingga perlu dikelola dengan baik agar tidak memicu terjadinya konflik antara kepentingan atau kebutuhan. Rapoport dalam Haryadi (2010), membagi elemen-elemen aktivitas manusia di koridor meliputi PKL, Parkir, Pejalan kaki, Penggunaan kendaraan.

## **2.2 Aktivitas Komersial**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) komersial berhubungan dengan niaga atau perdagangan, dimaksudkan untuk diperdagangkan, bernilai niaga tinggi sehingga kadang-kadang mengorbankan nilai-nilai lain (sosial, budaya, dan sebagainya). Sedangkan menurut Kamus Ekonomi (Winardi, 1998) kegiatan komersial merupakan kegiatan perniagaan, pembelian atau penjualan barang-barang atau jasa khususnya secara besar-besaran baik nasional maupun internasional. Kegiatan komersial berorientasi pada perolehan keuntungan materi atau finansial.

Dalam Kamus tata Ruang didefinisikan bahwa kegiatan komersial merupakan kegiatan yang mencerminkan suatu bentuk aktivitas perdagangan di suatu kota yang meliputi aktivitas perdagangan retail dan perusahaan jasa skala lokal, pusat perbelanjaan skala regional serta daerah hiburan, letaknya tidak selalu di tengah-tengah kota dan memiliki pengaruh besar terhadap kegiatan ekonomi kota. Pemahaman mengenai kegiatan komersial diperjelas ke dalam fragmen-fragmen yang meliputi jenis usaha, struktur pelayanan, dan faktor-faktor yang menjadi penentu dalam perkembangan kegiatan komersial (Murti & Wijaya, 2013).

Kegiatan komersial dibedakan menjadi dua bentuk yaitu perdagangan dan jasa. Yang termasuk dalam bentuk perdagangan diantaranya adalah pertokoan,

swalayan, dealer, *departemen store*, dan *mall*. Sedangkan yang termasuk dalam bentuk jasa adalah perkantoran, keuangan dan asuransi, restoran, salon, dan bengkel (Chiara, 1975).

### 2.3 Pengertian Dan Klasifikasi Kegiatan Komersial

Kegiatan komersial mengandung pengertian kegiatan pertukaran atau jual/beli barang dan jasa untuk mendapatkan keuntungan dengan melakukan perdagangan dan seluruh kegiatan pendukungnya seperti transportasi, komunikasi, perbankan dan sebagainya (Sungguh dalam Sepang 2010). Kegiatan komersial dapat diklasifikasikan berdasarkan berbagai aspek antara lain:

- A. Berdasarkan lokasi dan lingkup pelayanannya, klasifikasi kegiatan komersial sebagai bentuk jasa perusahaan menjadi tipe kegiatan komersial jalur utama, pinggiran kota, pusat kota dan lokal. Masing-masing tipe kegiatan komersial tersebut memiliki standar bentuk tempat usaha yang berbeda-beda sesuai dengan jumlah tenaga kerja yang tersedia.
- B. Berdasarkan jenis barang dan sifat kegiatan, dapat diklasifikasikan sebagai berikut:
  - *Convenience Shop*, meliputi kegiatan perdagangan, barang-barang kebutuhan sehari-hari dengan harga yang relatif murah, frekuensi pembelian tinggi, daerah jangkauan pelayanan rendah atau sempit dan tingkat pengembalian modal kecil. Contohnya adalah warung dan kios.
  - *Shopping Shop*, meliputi kegiatan perdagangan barang yang memiliki frekuensi pembelian agak jarang, daerah jangkauan pelayanan agak luas dan tingkat pembelian modal cukup tinggi. Contohnya adalah toko pakaian dan salon.
  - *Speciality Shop*, meliputi kegiatan perdagangan barang yang memiliki frekuensi pembelian jarang, tingkat sewa dan pengembalian modal tinggi dan daerah jangkauan pelayanan luas. Contohnya adalah toko furniture.

- *Departement and Multiple Stores*, meliputi beraneka jenis barang yang disajikan dalam bangunan yang nyaman dan khusus. Contohnya adalah Yogya dan MataHari.
- *Service Shop*, seringkali berbentuk ruang kerja/bengkel, memiliki tingkat sewa dan pengembalian modal kecil, frekuensi pembelian jarang dan wilayah jangkauan pelayanan luas.
- Hotel, mencakup kegiatan penyediaan akomodasi yang menggunakan sebagian atau seluruh bangunan sebagai tempat penginapan (hotel berbintang maupun tidak berbintang) serta berbagai jenis penginapan lainnya.
- Restoran, mencakup kegiatan usaha penyediaan makanan dan minuman yang pada umumnya dikonsumsi di tempat penjualan
- Bank dan lembaga keuangan lain, bank meliputi kegiatan yang memberikan jasa keuangan pada pihak lain seperti menerima simpanan uang, memberikan pinjaman/kredit, mengirim uang dan sebagainya. Sementara lembaga keuangan selain bank mencakup kegiatan asuransi, dana pensiun, pegadaian, koperasi simpan pinjam, dan lembaga pembiayaan
- Jasa perusahaan, mencakup kegiatan pemberian jasa hukum (advokat dan notaris), jasa akuntansi dan pembukuan, jasa pengolahan dan penyajian data, jasa bangunan/arsitek dan teknik, jasa periklanan dan riset pemasaran, jasa persewaan mesin dan peralatan, jasa bangunan.

## 2.4 Hambatan Samping

Hambatan samping merupakan interaksi antara arus lalu lintas dengan kegiatan di samping jalan yang menyebabkan pengurangan pada arus jenuh di dalam pendekat. Hal tersebut mengakibatkan berkurangnya kinerja lalu lintas dari aktivitas samping segmen jalan. Terdapat beberapa jenis hambatan samping yang dapat mempengaruhi kapasitas dan kinerja jalan. Hambatan samping yang memiliki pengaruh paling besar beserta bobotnya adalah pejalan kaki (bobot = 0,5), angkutan

umum, kendaraan berhenti dan parkir (bobot = 0,7), kendaraan bergerak lambat (becak, kereta kuda, kendaraan tak bermotor memiliki bobot = 0,4) (MKJI, 1997).

**Tabel 2.1**  
**Kelas Hambatan Samping Untuk Jalan Perkotaan**

Kelas Hambatan Samping (SFC)	Kode	Jumlah berbobot kejadian per 200 m per jam (dua sisi)	Kondisi Khusus
Sangat Rendah	VL	< 100	Daerah permukiman; jalan samping tersedia.
Rendah	L	100 – 299	Daerah permukiman; beberapa angkutan umum.
Sedang	M	300 – 499	Daerah industri; beberapa toko sisi jalan.
Tinggi	H	500 – 899	Daerah komersial; aktivitas sisi jalan tinggi.
Sangat Tinggi	VH	> 900	Daerah komersial; aktivitas pasar sisi jalan.

Sumber: Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997

## 2.5 Tundaan Perjalanan

Tundaan perjalanan merupakan waktu yang terbuang akibat terdapat gangguan lalu lintas yang berada diluar kemampuan pengemudi untuk menguasainya. Tundaan terdiri dari dua jenis yaitu, tundaan tetap (*fixed delay*) dan tundaan operasional (*operational delay*) (Mujahidin, 2014). Antrian didefinisikan sebagai jumlah kendaraan atau satuan mobil penumbang dan panjang antrian didefinisikan sebagai panjang antrian kendaraan dalam suatu pendekat dan dinyatakan dalam satuan meter (MKJI, 1997).

## 2.6 Bangkitan Tarikan

Menurut Miro (2005), bangkitan perjalanan diartikan sebagai banyaknya jumlah pergerakan lalu lintas yang dibangkitkan oleh suatu zona (kawasan) per satuan waktu. Terdapat dua elemen penting yang membentuk bangkitan perjalanan (*trip generation*), yaitu produksi perjalanan (*trip production*) dan tarikan perjalanan (*trip attraction*).

*attraction*). Produksi perjalanan yaitu perjalanan yang dibangkitkan dari zona pemukiman, sedangkan tarikan perjalanan ditimbulkan dari zona tujuan yang menjadi keinginan perjalanan tersebut.

Bangkitan perjalanan dapat dihitung menggunakan model bangkitan perjalanan klasik yaitu model yang digunakan untuk memrediksi jumlah perjalanan yang diproduksi setiap zona berdasarkan sosial ekonomi pelaku perjalanan. Bangkitan perjalanan dibedakan menjadi dua macam yaitu perjalanan dari rumah (*home based*) dan perjalanan bukan dari rumah (*non home based*). Kemudian dari keseluruhan perjalanan dapat diklasifikasikan seperti di bawah ini :

- a. Berdasarkan tujuan perjalanan, terdapat lima kategori tujuan perjalanan pada perjalanan berbasis rumah (*home base*) yaitu :
  1. Perjalanan ke tempat kerja
  2. Perjalanan ke sarana pendidikan
  3. Perjalanan ke tempat sosial
  4. Perjalanan ke tempat rekreasi
  5. Perjalanan ke tempat belanja
- b. Berdasarkan waktu, pergerakan ini dibedakan pada waktu sibuk dan waktu tidak sibuk. Perjalanan pada saat waktu sibuk (*peak hour*) biasanya didominasi oleh perjalanan untuk bekerja dan perjalanan untuk pendidikan. Pada dasarnya waktu pergerakan seseorang tergantung pada kapan orang tersebut melakukan perjalanan.
- c. Berdasarkan jenis orang, pada jenis ini perilaku perjalanan individu dipengaruhi oleh sosio-ekonomi yang mencakup jumlah pendapatan, jumlah kepemilikan kendaraan bermotor, ukuran dan struktur rumah tangga.

Setiap zona memiliki jumlah bangkitan berbeda-beda berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhinya. Menurut Tamin (2000), faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan diantaranya adalah :

1. Pendapatan
2. Kepemilikan kendaraan
3. Striktur rumah tangga
4. Ukuran rumah tangga

5. Nilai lahan
6. Kepadatan daerah permukiman
7. Aksesibilitas

## 2.5 Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan merupakan arus maksimum yang dapat melalui suatu titik di jalan yang dapat dipertahankan per satuan jam pada kondisi tertentu. Pada jalan dua lajur dua arah, kapasitas ditentukan untuk arus dua arah, tetapi pada jalan dengan banyak lajur, arus dipisahkan per arah dan kapasitas ditentukan per lajur. Suatu jalan maupun simpang akan melayani arus lalu lintas tertentu. Dengan demikian, akan terdapat nilai jumlah arus atau volume maksimal yang dapat dilayani, nilai ini disebut kapasitas (*capacity*). Kapasitas persimpangan ditentukan oleh metode pengendalian dan unsur-unsur geometrik seperti lebar kaki masuk persimpangan, radius-radius kelengkungan, lajur-lajur kecepatan, perlambatan (MKJI, 1997). Persamaan dasar untuk menentukan kapasitas adalah sebagai berikut:

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

Keterangan:

- C : Kapasitas,  
 C<sub>o</sub> : Kapasitas dasar (Smp/jam),  
 FC<sub>w</sub> : Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas,  
 FC<sub>sp</sub> : Faktor penyesuaian pemisahan arah,  
 FC<sub>sf</sub> : faktor penyesuaian hambatan samping,  
 FC<sub>cs</sub> : faktor penyesuaian ukuran kota.

## 2.7 Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas merupakan sebuah peubah (variabel) yang paling penting pada teknik lalu lintas, dan pada dasarnya merupakan proses perhitungan yang berhubungan dengan jumlah gerakan persatuan waktu pada lokasi tertentu. Jumlah gerakan yang dihitung dapat meliputi hanya tiap macam moda lalu lintas saja, seperti pejalan kaki, mobil, bus, atau mobil barang, atau kelompok-kelompok campuran moda. Periode-periode waktu yang dipilih tergantung pada tujuan studi

dan konsekuensinya, tingkat ketepatan yang dipersyaratkan akan menentukan frekuensi, lama, dan pembagian arus tertentu (Hoobs, 1995). Jenis kendaraan dalam perhitungan volume lalu lintas diklasifikasikan dalam tiga macam kendaraan yaitu:

1. Kendaraan Ringan (*Light Vechicles* = LV) Indeks untuk kendaraan bermotor dengan 4 roda (mobil penumpang),
2. Kendaraan berat (*Heavy Vechicles* = HV) Indeks untuk kendaraan bermotor dengan roda lebih dari 4 ( Bus, truk 2 gandar, truk 3 gandar dan kombinasi yang sesuai),
3. Sepeda motor (*Motor Cycle* = MC) Indeks untuk kendaraan bermotor dengan 2 roda.

Data jumlah kendaraan kemudian dihitung dalam kendaraan/jam untuk setiap kendaraan, dengan faktor koreksi masing-masing kendaraan yaitu LV=1,0; HV = 1,3; MC = 0,40.

Arus lalu lintas total dalam smp/jam adalah:

$$Q_{smp} = (emp\ LV \times LV + emp\ HV \times HV + emp\ MC \times MC)$$

Keterangan:

- Q : Volume kendaraan bermotor (smp/jam)
- Emp LV : Nilai ekivalen mobil penumpang untuk kendaraan ringan
- Emp HV : Nilai ekivalen mobil penumpang untuk kendaraan berat
- Emp MC : Nilai ekivalen mobil penumpang untuk sepeda motor
- LV : Notasi untuk kendaraan ringan
- HV : Notasi untuk kendaraan berat
- MC : Notasi untuk sepeda motor

**Tabel 2.2**  
**Keterangan Nilai SMP**

Jenis Kendaraan	Nilai Satuan Mobil Penumpang (smp/jam)
Kendaraan Berat (HV)	1,3
Kendaraan Ringan (LV)	1,0
Sepeda Motor (MC)	0,4

Sumber: Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997



## 2.8 Kecepatan Rata-Rata Kendaraan

Menurut MKJI (1997), kecepatan rata-rata dinyatakan sebagai ukuran utama kinerja suatu segmen jalan, karena hal ini mudah dimengerti dan diukur. Kecepatan tempuh didefinisikan sebagai kecepatan rerata ruang dari kendaraan ringan (LV) sepanjang segmen jalan, dan dapat dicari dengan menggunakan rumus:

$$v = \frac{L}{TT}$$

Keterangan:

$v$  : kecepatan rerata ruang LV (km/jam)

$L$  : panjang segmen jalan (km)

$TT$  : waktu tempuh rerata LV sepanjang segmen jalan (jam).

## 2.9 Volume Capacity Ratio (VCR)

*Volume capacity ratio (VCR)* adalah rasio volume kendaraan terhadap kapasitas, digunakan sebagai indikator dalam penentuan tingkat pelayanan jalan. Nilai derajat kejenuhan menunjukkan apakah simpang tersebut mempunyai masalah kapasitas atau tidak. *Volume Capacity Ratio (VCR)* dihitung dengan menggunakan volume kendaraan dan kapasitas yang dinyatakan dalam satuan sama yaitu smp/jam.

$$VCR = \frac{V}{C}$$

Keterangan:

$VCR$  : *Volume capacity ratio*

$V$  : Volume lalu lintas (smp/jam)

$C$  : Kapasitas (smp/jam)

## 2.10 Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan jalan atau *Level of Service (LoS)* adalah kemampuan ruas jalan dan/atau persimpangan untuk menampung lalu lintas pada keadaan tertentu (PERMENHUB, 2006). Tingkat pelayanan jalan didapatkan setelah melalui analisis Derajat Kejenuhan yang membandingkan volume lalu lintas dengan kapasitas jalan ( $V/C$ ) dan analisis kecepatan tempuh kendaraan. Enam tingkat pelayanan disimbolkan dengan huruf A hingga F dimana LoS A menunjukkan

kondisi pelayanan jalan terbaik, dan LoS F menunjukkan kondisi pelayanan jalan terburuk

**Tabel 2.3**  
**Tabel Standar Tingkat Pelayanan Jalan Kolektor primer**

<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Karakteristik Operasi Terkait</b>
<b>A</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kecepatan lalu lintas &gt; 80 km/jam <i>f</i></li> <li>• Volume lalu lintas sekitar 50% dari kapasitas (yaitu 600 smp/jam/lajur)</li> </ul>
<b>B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Awal dari kondisi arus stabil</li> <li>• Kecepatan lalu lintas sekitar 40 km/jam</li> <li>• Volume lalu lintas tidak melebihi 70% kapasitas (yaitu 1000 smp/jam/lajur)</li> </ul>
<b>C</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arus stabil</li> <li>• Kecepatan lalu lintas &gt; 30 km/jam</li> <li>• Volume lalu lintas tidak melebihi 80% kapasitas (yaitu 1500 smp/jam/lajur)</li> </ul>
<b>D</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mendekati arus tidak stabil</li> <li>• Kecepatan lalu lintas sekitar 25 km/jam</li> <li>• Volume lalu lintas sampai 90% kapasitas (yaitu 1800 smp/jam/lajur)</li> </ul>
<b>E</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arus pada tingkat kapasitas (yaitu 2000 smp/jam/lajur)</li> <li>• Kecepatan lalu lintas sekitar 15 km/jam</li> </ul>
<b>F</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• arus tertahan, kondisi terhambat (congested)</li> <li>• Kecepatan lalu lintas &lt; 15 km/jam</li> </ul>

Sumber: PERMENHUB 2006

## 2.11 Studi Terdahulu Terkait Topik Penelitian

Studi terdahulu terkait topik penelitian menjadi salah satu acuan peneliti dalam melakukan penelitian agar dapat memperkaya teori untuk digunakan dalam mengkaji topik penelitian. Berdasarkan studi terhadap penelitian terdahulu ditemukan penelitian dengan topik yang hampir serupa dengan beberapa perbedaan. Selain itu, terdapat beberapa kelemahan yang dapat ditemukan dalam penelitian tersebut. Berikut merupakan beberapa studi terdahulu yang diangkat oleh peneliti berupa jurnal yang terkait dengan topik penelitian beserta gap dan perbedaannya.

**Tabel 2.4**  
**Tabel Studi Terdahulu Terkait Topik Penelitian**

No.	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1	Umy Hukmia (Jurnal 2011)	Pengaruh Aktivitas Komersial Terhadap Lalu Lintas di Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan	Kinerja ruas jalan Koridor Perintis Kemerdekaan berdasarkan nilai derajat kejenuhan (DS) pada umumnya masih berada di bawah nilai ambang batas 0,75 (MKJI, 1997) dengan tingkat pelayanan jalan terendah berada pada kategori C kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendaraan lain semakin besar, dan kecepatan rata-rata pada umumnya berada di bawah persyaratan untuk jalan arteri yaitu 60 km/jam, yang dipengaruhi oleh volume lalu lintas, kondisi jalan, fungsi lahan di sisi jalan dan hambatan samping.
2	Mainila Yanti (Jurnal 2014)	Pengaruh Aktivitas Pasar Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan (Studi Kasus: Pasar Kampung Lalang)	Aktivitas pasar menyebabkan bangkitan dan tarikan lalu lintas yang menyebabkan meningkatnya volume lalu lintas yang sangat berpengaruh terhadap tingkat pelayanan jalan. Aktivitas pasar juga menimbulkan tingginya hambatan samping atau gangguan samping yang mengakibatkan berkurangnya kapasitas jalan yang juga sangat berpengaruh terhadap

			<p>tingkat pelayanan jalan. Tingkat Pelayanan Jalan Gatot Subroto pada saat pasar</p> <p>Kampung Lalang beroperasi berada pada level D, E dan F, yang artinya pelayanan jalan mulai dirasakan adanya gangguan dalam aliran lalu lintas, aliran lalu lintas mulai tidak stabil dan volume lalu lintas lebih besar dari kapasitas dan mulai terjadi kemacetan.</p>
3	Rizky Brando Sepang (Jurnal, 2015)	Pengaruh Kegiatan Komersial Terhadap Kinerja Jalan Yos Sudarso, Paal Dua	<p>Pengaruh yang ditimbulkan dari kegiatan komersial yaitu, aktivitas pengguna jalan Yos Sudarso menjadi ramai akan pengunjung dan ramai lalu lintas. Sehingga pada beberapa ruas jalan di koridor ini mengalami tundaan lalu lintas atau terjadi kemacetan. Beberapa faktor yang sering menyebabkan tundaan yaitu, keberadaan bangunan komersial dan perkantoran di sepanjang koridor jalan. Kemudian Hambatan samping seperti kendaraan yang parkir di badan jalan, seringkali kendaraan keluar masuk dari kegiatan komersial, dan adanya pejalan kaki yang sering menyebrang. Hal ini lah yang sangat berpengaruh terhadap kinerja jalan di koridor Yos Sudarso.</p>

Sumber: Hasil Kajian Tahun 2020

Berdasarkan kajian terhadap penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya (Hukmia, 2011) dengan judul penelitian “*Pengaruh Aktivitas Komersial Terhadap Lalu Lintas di Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan*”, penelitian ini tidak

mengidentifikasi keterkaitan antara *VCR* (analisis derajat kejenuhan) dengan variable kecepatan tempuh kendaraan dalam menentukan tingkat pelayanan jalan (*LoS*). Penentuan tingkat pelayanan jalan hanya menitikberatkan pada hasil analisis *VCR* saja. Penelitian ini juga tidak menggunakan analisis mengenai kinerja pelayanan jalan dalam kondisi tidak ada aktivitas komersial sepanjang koridor jalan, sehingga tidak dapat membandingkan kondisi adanya aktivitas komersial dengan kondisi tidak adanya komersial koridor jalan yang mengakibatkan pengaruh dari keberadaan aktivitas komersial terhadap kinerja pelayanan jalan masih kurang terlihat.

Berdasarkan kajian terhadap penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya oleh Yanti (2014) dengan judul penelitian “*Pengaruh Aktivitas Pasar Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan (Studi Kasus: Pasar Kampung Lalang)*”, penelitian ini tidak menggunakan analisis mengenai kinerja pelayanan jalan dalam kondisi tidak ada pasar di samping jalan, sehingga tidak dapat membandingkan kondisi adanya pasar dengan kondisi tidak adanya pasar di Jalan Gatot Subroto yang mengakibatkan pengaruh dari keberadaan aktivitas komersial terhadap kinerja pelayanan jalan masih kurang terlihat.

Jurnal terkait topik penelitian lainnya oleh Sepang (2015) dengan penelitian mengenai “*Pengaruh Kegiatan Komersial Terhadap Kinerja Jalan Yos Sudarso, Paal Dua*”. Penelitian ini tidak menggunakan metode analisis kinerja pelayanan jalan pada umumnya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif yaitu untuk mengidentifikasi dan mendeskripsikan pengaruh dari perilaku kegiatan komersial terhadap kinerja jalan di koridor Jalan Yos Sudarso. Pengumpulan data primer yang pertama dilakukan dengan cara menyebarkan kuisioner kepada responden. Responden yang dimaksud yaitu pengguna jalan yang menggunakan kendaraan pribadi maupun angkutan umum untuk mengetahui asal-tujuan dan kinerja jalan di lokasi penelitian, kemudian wawancara dan observasi langsung ke lokasi penelitian untuk mengamati langsung objek dan masalah yang terdapat pada lokasi penelitian. Metode yang digunakan kurang menunjukkan kinerja pelayanan jalan yang perlu dilakukan dengan berbagai tahapan analisis sesuai MKJI maupun PERMENHUB.