



Analisis Pengaruh Operasional Pelabuhan Internasional Kijing Mempawah pada Kinerja Jalan Mempawah-Pontianak

Siti Ruqoyyah, Dadan Mukhsin, Tonny Judiantono*

Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Bandung, Indonesia.

ARTICLE INFO

Article history :

Received : 13/04/2024

Revised : 08/07/2024

Published : 18/07/2024



Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.

Volume : 4

No. : 1

Halaman : 79 - 86

Terbitan : Juli 2024

Terakreditasi [Sinta Peringkat 4](#) berdasarkan Ristekdikti
No. 72/E/KPT/2024

ABSTRAK

Pelabuhan sebagai tempat yang digunakan sebagai kapal bersandar, naik turun penumpang, ataupun bongkar muatan barang, ataupun merupakan terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas kegiatan penunjang serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan Terminal Kijing di bangun di tengah laut antara Pulau Temaju dan Pantai Kijing, terminal ini direncanakan pada tahun akan beroperasi pada tahun 2020, dan akan dilakukan pengerukan hingga kedalaman minimal -15m (lima belas meter). Tujuan dari penelitian ini yaitu Mengetahui capaian target operasional Pelabuhan Kijing Mempawah pada tahun 2023. Metode pendekatan dalam penelitian ini yaitu one time survey dan eksploratoris, metode analisis hinterland dengan analisis LQ, capaian bongkar muat pelabuhan menggunakan metode eksponensial sederhana dan analisis deskriptif, serta analisis lalu lintas dan karakteristik lalu lintas. Hasil analisis dari kegiatan bongkar muat tahun 2022 meleset jauh dari yang di proyeksikan pada RIP Pontianak 2016, kondisi eksisting komoditas 2020 hingga 2021 mengalami tren kenaikan. Cakupan pelayan pelabuhan kijing mengahskan beberapa penambahan pada kabupaten kota tahun 2027. Kota singkawang tidak termasuk dalam wilayah hinterland pelabuhan kijing. Kondisi geometric jalan eksisting tahun 2022 mencapai 80 km/jam, pada beroperasi penuh kecepatan kendaraan barang eksisting mencapai 58 km/jam, dengan DS 0.00056.

Kata Kunci : Pelabuhan; Operasional Pelabuhan; Kinerja Jalan

ABSTRACT

Port as a place used as a ship to lean, get on and off passengers, or unload goods, or is a terminal and berthing for ships equipped with supporting activity facilities and as a place for intra and intermodal transportation transfers. Kijing Terminal Port is built in the middle of the sea between Temaju Island and Kijing Beach, this terminal is planned to be operational in 2020, and will be dredging to a minimum depth of -15m (fifteen meters). The purpose of this study is to determine the achievement of the operational target of Kijing Mempawah Port in 2023. The approach methods in this study are one time survey and exploratory, hinterland analysis method with LQ analysis, port loading and unloading achievements using simple exponential methods and descriptive analysis, as well as traffic analysis and traffic characteristics. The results of the analysis of loading and unloading activities in 2022 missed far from what was projected in the 2016 Pontianak RIP, the existing condition of commodities from 2020 to 2021 experienced an upward trend. The coverage of kijing port stewards provides several additions to the city district in 2027. Singkawang City is not included in the hinterland area of Kijing Port. The geometric condition of the existing road in 2022 reaches 80 km / h, in full operation the speed of existing goods vehicles reaches 58 km / h, with DS 0.00056.

Keywords : Port; Port Operations; Road Performance

Copyright© 2024 The Author(s).

Corresponding Author : *judiantono@gmail.com

Indexed : Garuda, Crossref, Google Scholar

DOI : <https://doi.org/10.29313/jrpwk.v4i1.3655>

A. Pendahuluan

Pelabuhan sebagai tempat yang digunakan sebagai kapal bersandar, naik turun penumpang, ataupun bongkar muatan barang, ataupun merupakan terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas kegiatan penunjang serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi [1]. Pembangunan Pelabuhan Kijing yang merupakan proyek sesuai tahapan yang di rencanakan, karena pembebasan tanah pada penduduk yang dilakukan oleh BPN mempawah, dan pembangunan Pelabuhan kijing tahap pertama di butuhkan biaya sebesar RP. 5,1 triliun. Joko Widodo (2022) [2], menyebutkan dalam pidato peresmian Pelabuhan Kijing Keberadaan Pelabuhan kijing ini diharapkan ikut mendongkrak PAD di Provinsi Kalimantan Barat dengan kegiatan ekspor, dan kapal pesiar bagi pariwisata. Adanya Pelabuhan kijing juga diharapkan menjadi jalur ekspor komodi kelapa sawit (CPO) yang langsung, tanpa melakukan *direct call* melalu Pelabuhan Belawan dan Pelabuhan Tanjung Priok.

Pendangkalan alur pelayaran Pelabuhan Dwikora Pontianak saat berada di pintu masuk alur pelayaran di hulu Sungai Landak dan Sungai Kapuas yang tinggi menyebabkan pendangkalan 1,5m - 3m [3]. Pengerukan sedimentasi sungai kapuas mengharuskan adanya pengerukan 2 kali dalam setahun yang akan memakan biaya sekitar Rp 70 miliar pertahun, untuk satu kali kegiatan pengerukan bisa memakan waktu hingga 4 bulan [4].

Biaya sebesar ini tentu saja berdampak dengan biaya operasional yang semakin tinggi Perluasan lahan pada Pelabuhan ini juga sulit dilakukan dikarenakan terletak berdampingan dengan wilayah perkotaan yang pada padat penduduk [3]. Kondisi lalu lintas di depan pintu masuk Pelabuhan Dwikora juga sering mengalami kemacetan dikarenakan adanya kendaraan besar yang parkir di pinggir jalan mengantri masuk dan keluar pelabuhan di sekitar Jalan Pak Kasih, jelas kondisi ini mengganggu pengguna jalan nya dan rawan kecelakaan karena banyak kendaraan yang melaju ke arah Jalan Tanjung Pura dan Jalan Jeruju hingga ke Sungai Jawi[5]. Pelabuhan Dwikora merupakan Pelabuhan satu-satunya yang melakukan kegiatan bongkar muat peti kemas di Kota Pontianak [6]. Pelabuhan Dwikora dalam pelayanan bongkar muat dipengaruhi beberapa hal yaitu, efektivitas alat bongkar muat, tenaga kerja, perizinan beacukai, kapasitas lapangan yang menumpuk dsb. Jumlah arus barang yang menggunakan peti kemas di Pelabuhan Dwikora ini juga terus meningkat dari tahun ke tahun, namun tidak sebanding dengan kapasitas yang tersedia.

Pengembangan Pelabuhan Kijing diprediksikan akan mulai beroperasi penuh pada tahun 2025 karena itu Pelabuhan Pontianak baru akan ditutup, dengan beroperasinya Pelabuhan Kijing ini akan menimbulkan perubahan kondisi geometrik jalan dan lalu lintas baru serta menimbulkan dampak terhadap ruas jalan Mempawah – Pontianak yang pada saat ini masih menjadi jalan utama untuk distribusi dar/ke Pelabuhan Kijing, adanya rencana pembangunan jalan alternatif yang akan menjadi pilihan bagi masyarakat yang akan menuju Kota Singkawang/Pontianak, hal ini perlu adanya pelebaran jalan arteri menuju Terminal Kijing untuk memperlancar distribusi barang dari wilayah-wilayah penghasil komoditas yang akan dikirim melalui kendaraan angkutan barang dengan tujuan wilayah tertentu melewati Pelabuhan Kijing.

Pelabuhan Terminal Kijing direncanakan akan melayani dan menampung potensi sumberdaya alam Kalimantan Barat yang lebih besar sebagai Regional Hub yang diharapkan akan menekan *logistic cost* yang ada di wilayah Kalimantan Barat. Terminal kijing mempawah akan berfungsi sebagai pelabuhan utama dan melayani rute domestik serta pelayaran internasional dengan jenis angkutan barang yaitu kargo kontainer, curah kering, curah cair, dan general cargo.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka perumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut: “belum diketahuinya sejauh mana ruas operasional Pelabuhan Kijing Mempawah terhadap kinerja ruas jalan Mempawah-Pontianak?”. Selanjutnya, tujuan dalam penelitian ini yaitu untuk mengetahui pengaruh operasional pelabuhan kijing mempawah tahap I terhadap kinerja jalan Mempawah-Pontianak. Untuk sasaran nya sendiri yaitu: (1) Teridentifikasi kinerja ruas jalan eksisting mempawah-potianak pada operasional tahap I, (2) Teridentifikasi kegiatan operasional pelabuhan kijing mempawah pada tahap I.

B. Metode Penelitian

Peneliti menggunakan metode teknik analisis kinerja jaringan jalan menggunakan pendekatan one-time-survey. Dalam penelitian ini standar yang digunakan sebagai pedoman yaitu PKJI 2023 dan Dokumen Rencana Induk Pelabuhan Pontianak 2016.

Dengan teknik pengambilan data yaitu melalui survei pencacahan lalu lintas, dan pengumpulan data sekunder bersumber dari PT. Pelindo II. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Teknik observasi yaitu teknik observasi lapangan dalam artian terjun langsung untuk pengumpulan data, dan Teknik studi dokumen yang digunakan untuk pengumpulan data melalui literatur yang terkait dengan Pelabuhan Kijing Mempawah.

C. Hasil dan Pembahasan

Analisis Kinerja Jalan

Berikut adalah penelitian mengenai analisis kinerja jalan, Karakteristik geometrik jalan eksisting pada objek penelitian mengacu pada karakteristik fisik dan geometris dari jalan raya beserta elemen-elemen yang mempengaruhi kecepatan, kenyamanan, dan keamanan perjalanan kendaraan serta pejalan kaki (PKJI, 1997). Adapun kondisi geometrik pada objek penelitian ini sebagai berikut:

Tabel 1. kondisi geometrik pada objek penelitian

| No | Karakteristik Jalan | Hasil Analisis |
|-----|--------------------------------------|--|
| 1 | Geometrik Jalan | |
| 1.a | Tipe Jalan | 2 Lajur 2 arah tak terbagi (2/2 UD) |
| 1.b | Lebar Jalur Lalu lintas | 7 Meter |
| 1.c | Karakteristik Bahu | Tidak ada bahu Jalan |
| 1.d | Median Jalan | Tanpa Median |
| 1.e | Tipe Alinyemen (Lengkung Horisontal) | Datar |
| 1.f | Kelas Jarak Pandang | 300 Meter (A) |
| 2 | Arus, komposisi, dan pemisah arah | |
| 2.a | Pemisah arah lalu lintas | 50-50 |
| 2.b | Komposisi lalu lintas | Kendaraan berat (smp/jam) |
| 3 | Hambatan samping | |
| 3.a | Kelas Hambatan Samping M (Sedang) | 150 – 250 (Kondisi Khusus : kampung kegiatan permukiman) (3-7) kriteria KHS |
| 4 | Fungsi jalan dan Guna Lahan | |
| 4.a | Fungsi Jalan | Lokal Primer [7] |
| 4.b | Guna Lahan | Permukiman, Lahan Terbuka (Eksisting 2022) |

Berdasarkan kondisi eksisting kondisi lalu lintas pada ruas Jalan Ahmad Yani sepanjang 2,6 km terbentang ke arah kanan kiri gerbang Pelabuhan kijing yaitu menunjukkan saat ini lancar, untuk kecepatan tempuh saat ini pada kondisi jalan yang tidak terlalu ramai yaitu bisa mencapai 80 km/jam.



Gambar 1. Kondisi Lalu Lintas Eksisting Di Depan Gerbang Pelabuhan Kijing

Sumber: Google Street View, 2023

Hambatan Samping

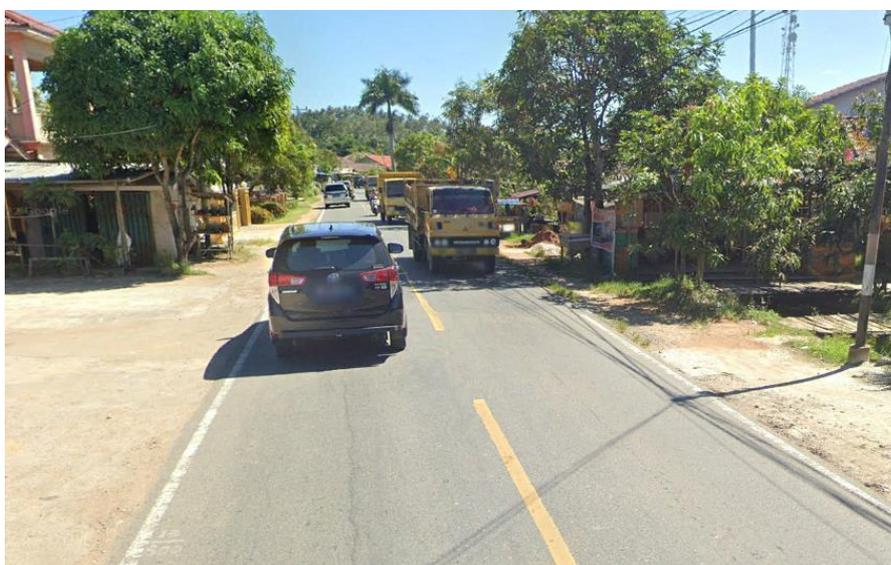
Berdasarkan kondisi eksisting, pemenuhan analisis hambatan samping pada penelitian kali ini menggunakan uraian analisis deskriptif dalam kondisi khas lokasi penelitian berdasarkan kondisi sesungguhnya pada periode penelitian. Berikut adalah hasil analisis pada objek penelitian dengan karakteristik hambatan samping berdasarkan kelas hambatan samping (PKJI, 1997) :

Tabel 2. Hasil Analisis Hambatan Samping

| Frekuensi Ber Bobot Dari Kejadian (Ke dua sisi jalan) | Kondisi Khas | Kelas Hambatan Samping | |
|--|-------------------------------|------------------------|---|
| 150 – 249 | Desa, Kegiatan Angkutan Lokal | Sedang | M |

Sumber : hasil analisis, 2023

Berikut adalah kondisi eksisting hambatan samping pada lokasi objek penelitian di sekitar pelabuhan kijing yang di kumpulkan dengan google maps street tahun 2023.



Gambar 2. Kondisi Eksisting Hambatan Samping arah Kota Singkawang

Sumber : Google Street View, 2023



Gambar 3. Kondisi Eksisting Hambatan Samping arah Kota Pontianak

Sumber : Google Street View, 2023

Analisis kapasitas jalan

Pada penelitian kali ini yaitu menghitung kapasitas jalan eksisting yang digunakan sebagai jalan utama angkutan barang yang melalui ataupun masuk ke Pelabuhan Kijing Mempawah. Analisis ini digunakan untuk mengukur kapasitas jalan yang menampung pada saat masa eksisting, selanjutnya akan menjadi acuan untuk analisis bangkitan pergerakan masa konstruksi dan peti kemas dengan data yang dipakai yaitu pas truck kendaraan peti kemas Pelabuhan Dwikora Pontianak dalam satu tahun kerja (12 bulan) dama waktu kerja 24 jam, 30 Hari kerja.

Kecepatan arus bebas

Yang dihitung dalam analisis ini yaitu menggunakan kecepatan arus bebas kendaraan ringan [8]. berdasarkan data yang sudah di rekap pada tabel dibawah ini, berikut adalah hasil perhitungan menggunakan rumus turunan :

$$FV = (FV_0 + FV_W) \times FFV_{SF} \times FFV_{RC} \tag{1}$$

Tabel 3. Data Untuk Perhitungan Kecepatan Arus Bebas

| Tipe Jalan/ Tipe Alinyemen | FV _o | FV _w | FFV _{SF} | FFV _{RC} |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| 2/2 UD | 58 km/jam | 0 km/jam | 0,91 | 1,00 |

Sumber: hasil analisis, 2023

$$FV = (58 + 0) \times 0,91 \times 1,00 = 52,78 \text{ km/jam} \tag{2}$$

Berdasarkan hasil perhitungan, kecepatan arus bebas di jalan Ahmad Yani pada pada saat tahun 2022-2023 yaitu tahap konstruksi sebesar 52,78 km/jam dengan asumsi kendaraan yang melintas adalah kendaraan angkutan konstruksi dengan klasifikasi truk besar (LT) dengan bobot muatan 8 – 15 ton angkutan barang pada pembangunan tahap II Pengembangan Terminal Kijing. Jika dibandingkan dengan penelitian sebelum nya pada tahun 2021 kecepatan arus bebas pada kondisi eksisting yaitu 54,37 km/jam hanya berbeda 2 angka saja, yang diartikan dalam hal ini kecepatan arus bebas pada masa pengembangan tahap II sekarang tidak jauh berbeda meskipun klasifikasi kendaraan yang digunakan pada penelitian tahun 2021 dan tahun 2023 tidak sama.

Kapasitas Jalan

Dalam penelitian ini yang dihitung yaitu kondisi eksisting tahun 2022 berdasarkan data yang sudah dikumpulkan bisa dilihat pada tabel resume dibawah ini :

$$C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SP}(smp/jam) \tag{3}$$

Tabel 4. Hasil Rekap Kondisi Jalan Untuk Perhitungan Kapasitas Jalan

| Tipe Jalan/ Tipe Alinyemen | Efektivitas Jalur Lalu Lintas | Kelas Pandang | Kapasotas Dasar Total Kedua Arah (smp/jam) | FCWs | Pemisah Arah (50-50) FSsp | FCsf (M) |
|----------------------------|-------------------------------|---------------|--|------|---------------------------|----------|
| 2/2 UD | 7 meter | A | 3100 | 1,00 | 1,00 | 0,88 |

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan Hasil perhitungan analisis kapasitas jalan eksisting pada tahun 2023 menghasilkan C = 2.728 smp/jam. Jika disandingkan dengan data yang sudah ada pada penelitian sebelum nya yaitu tidak jauh berbeda yaitu Sebesar 2507,05 smp/jam. Berikut adalah hasil perhitungan menggunakan rumus turunan :

$$C = 3100 \times 1,00 \times 1,00 \times 0,88 = 2.728 \text{ Smp/Jam} \tag{4}$$

Tabel 5. Rekap Pass Truk Terminal Kijing

| No | Tahun Operasional | Bulan Operasional | Total/Bulan |
|-------|-------------------|-------------------|-------------|
| 1 | 2022 | Agustus | 1.183 |
| 2 | 2022 | September | 1.366 |
| 3 | 2022 | Oktober | 2.209 |
| 4 | 2022 | November | 2.463 |
| 5 | 2022 | Desember | 1.047 |
| 6 | 2023 | Januari | 2.253 |
| Total | | | 10.521 |

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Berikut hasil perhitungan Pass Truk untuk menghasilkan Nilai Q (Arus Lalu lintas (smp/jam) dengan nilai EMP (PKJI, 2023)

Tabel 6. Hasil Perhitungan Pass Truk Rata-Rata Yaitu 2253 Kend/Bulan,

| Kend/Bulan | Kend/hari | kend/jam | Emp (LT) | Q (Kend/jam *Emp) |
|------------|-----------|----------|----------|-------------------|
| 2.253 | 75 | 3 | 1,8 | 6 smp/jam |

Sumber: Hasil Analisis, 2023

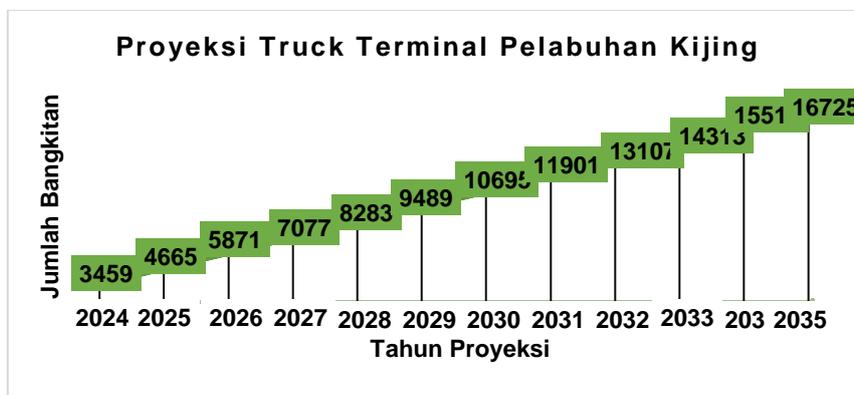
Tabel 7. Hasil Rekapitulasi Arus Lalu Lintas dan Kapasitas Jalan

| Q(Arus Lalu Lintas) smp/jam | C(Kapasitas jalan) smp/jam |
|-----------------------------|----------------------------|
| 6 smp/jam | 2.728 Smp/Jam |

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan hasil analisis pada tabel 6. dan tabel 7. bisa dilihat derajat kejenuhan pada rasio lalu lintas pada segmen jalan Ahmad Yani yaitu sebesar 0,0022. Kondisi jalan raya Kalimantan Barat paling tinggi berada di kelas II A dengan Muatan Sumbu Terberat (MTS) Sebesar 10 ton (Putri et al., 2021), dengan data harian rata-rata jumlah berat tronton yang beraktivitas di Terminal Dwikora yaitu 28 ton dan diasumsikan tronton tersebut diganti dengan truk dengan muatan 7,5 ton (berat maksimal ditambah dengan muatan). Sama dengan berat asumsi perhitungan berat angkutan mobilisasi yang tertera pada ANDAL Pelabuhan Kijing.

Kondisi jalan raya Kalimantan Barat paling tinggi berada di kelas II A dengan Muatan Sumbu Terberat (MTS) Sebesar 10 ton (Putri et al., 2021), dengan data harian rata-rata jumlah berat tronton yang beraktivitas di Terminal Dwikora yaitu 28 ton dan diasumsikan tronton tersebut diganti dengan truk dengan muatan 7,5 ton (berat maksimal ditambah dengan muatan). Sama dengan berat asumsi perhitungan berat angkutan mobilisasi yang tertera pada ANDAL Pelabuhan Kijing.



Gambar 4. Proyeksi Truck Terminal Pelabuhan Kijing

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2023

Kegiatan mobilisasi pembangunan pelabuhan Tahap II dibutuhkan sebanyak 25 ritase dengan penggunaan truk pengangkut material kapasitas 8 ton dengan waktu pengangkutan 24 jam dengan kondisi kepadatan lalu lintas pada saat bersamaan dengan kecepatan 30 – 40 km/jam. Berikut adalah hasil perhitungan analisis untuk menghitung prediksi mobilitas tahap konstruksi II bersumber dari dokumen Andal Pelabuhan Kijing:

Tabel 8. Prediksi Mobilisasi Material Angkutan

| waktu | kapasitas | kecepatan | Ritase | Masa Kontruksi Tahap II |
|-------------|-----------|--------------|-------------|-------------------------|
| 24 jam | 8 ton | 30-40 km/jam | 25 | 64 Bulan |
| Perhitungan | | | | |
| Bulan | Asumsi | Jam(*24) | Ritase(*25) | Total (*64 Bulan) |
| 64 Bulan | 28 hari | 672 | 16800 | 1.075.200unit |

Sumber: hasil analisis, 2023

Bangkitan perjalanan dalam analisis ini yaitu bangkitan lalu lintas dalam transportasi angkutan CPO yang masuk dalam satuan trip/tahun. Karena untuk saat ini, yang paling sering yaitu masuk dan keluar Pelabuhan yaitu kendaraan *Tanki Crude Palm Oil (CPO)* yang termasuk kendaraan berat akan hilir masuk dari satu tujuan ke tujuan lainnya. Adapun pembagian zona berdasarkan hasil pengumpulan data tujuan perjalanan bongkar muat yang didapatkan dari hasil pengumpulan data pada tahun 2022 dari PT. Pelindo adanya kegiatan BM yang mendapati beberapa wilayah tujuan luar negeri yaitu China, Korea Selatan, India, Pakista, Vietnam, Malaysia, Spain, Singapore, dan wilayah BM dalam negeri yaitu Jambi, Kalteng, Riau, Ketapang, Semarang, Pontianak, Lampung, Sanggau, Jakarta, Bontang, Dan Pemangkat.

Kondisi lalu lintas masa operasional menggunakan data total daya tampung terminal peti kemas, curah kering, curah cair dan multipurpose (on shore) pada Pelabuhan Kijing Mempawah, dengan menggunakan satuan 8 ton yang sama pada analisis sebelumnya. Kondisi lalu lintas pada saat operasional empat zona yang akan dianalisis berdasarkan besarnya lahan yang digunakan pada pelabuhan dan empat zona, muatan komoditi yang akan diangkut menggunakan kendaraan bermuatan dengan asumsi 8 ton per satu angkutan bermuatan dengan asumsi mobilitas yang akan terjadi akibat kegiatan bongkar muat luar negeri dan dalam negeri menggunakan data eksisting tahun 2022. Berikut adalah hasil analisis:

Tabel 9. Prediksi Kendaraan Melintas Empat Zona

| Jenis Pelayanan | Kapasitas Max | Satuan | Kendaraan Melintas (unit/tahun) |
|-----------------|---------------|------------------|---------------------------------|
| Kontainer | 1.950.000 | Teus/Tahun (ton) | 243.750 |
| Curah Cair | 12.180.000 | Ton/Tahun | 1.522.500 |
| Curah Kering | 15.000.000 | Ton/Tahun | 1.875.000 |
| Multipurpose | 1.000.000 | Ton/Tahun | 125.000 |
| Total | | | 3.766.250 |

Sumber: Hasil Analisis, 2023

D. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dalam penelitian ini, peneliti menyimpulkan beberapa hasil penelitian sebagai berikut: (1) Kondisi geometrik jalan eksisting pada tahun 2022 pada saat belum beroperasi pelabuhan kijing yaitu mencapai 80 km/jam, dengan kelas hambatan samping M (Sedang). Kecepatan kendaraan angkutan barang pada kondisi eksisting mencapai 52,78 km/jam dengan asumsi klasifikasi truk besar (LT) dengan bobot 8 - 15 ton untuk sekali mobilitas angkutan. Kondisi kapasitas jalan eksisting yaitu 2.728 smp/jam, Dengan DS 0,0022. (2) Kecepatan rata-rata pada ruas jalan disekitar pelabuhan saat ini dengan pembangunan 90% yaitu 40,2 km/jam untuk kendaraan angkutan barang dan sampai dengan 80 km/jam untuk kendaraan mobil penumpang. (3) Kecepatan kendaraan melintas pada saat Kegiatan mobilisasi masa pembangunan kijing mencapai di 30 – 40

km/jam dengan kapasitas 8 ton untuk sekali mobilitas dalam 24 jam. Masa tahap konstruksi II mencapai 1.075.200 trip/tahun dan yang paling sering keluar masuk pelabuhan yaitu Kendaraan Tanki CPO. Prediksi bangkitan tarikan masa empat zona mencapai 3.766.250 trip/tahun. Adanya kegiatan Pelabuhan kijing mempawah akan mempengaruhi kinerja jalan eksisting pada saat operasional 100%, namun berdasarkan hasil penelitian pada saat ini, belum banyak yang berubah pada signifikan di dalam kegiatan Pelabuhan kijing mempawah.

Daftar Pustaka

- [1] A. R. A. Farezan, Z. S. Zain, and M. Ghufroon, “Kesiapan Alat Forklift Dan Keterampilanoperator Terhadap Kualitas Kecepatan Bongkar Muat,” *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, vol. 9, no. 11, 2023.
- [2] Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia, “Presiden Jokowi Resmikan Terminal Kijing Pelabuhan Pontianak di Kabupaten Mempawah,” setneg.go.id.
- [3] A. H. Putri, J. Mts, and R. Pratiwi, “Studi Kelayakan Fungsi Pelabuhan Dwikora Pontianak Pasca Beroperasinya Pelabuhan Kijing Kabupaten Mempawah,” *JeLAST: Jurnal Teknik Kelautan , PWK , Sipil, dan Tambang*, vol. 8, no. 2, 2021.
- [4] kumparanbisnis, “Tantangan Pelindo II Kelola Pelabuhan Pontianak: Biaya Perawatan Mahal,” kumparan.com.
- [5] T. Guritno and Di. Maharani, “Tiga Faktor Penyebab Kemacetan di Tanjung Priok,” megapolitan.kompas.com/.
- [6] N. I. Suryani, C. Boyke, and I. T. Yuniarto, “Analisis Dampak Pembangunan Terminal Kijing Terhadap Rencana Pengembangan Terminal Eksisting dan Biaya Transportasi,” *Jurnal Teknis ITS*, vol. 7, no. 2, 2018.
- [7] Pemerintah Pusat, *Undang-undang (UU) Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan*. 2004.
- [8] F. Prihatiningsih, S. Pancabayani, and S. Subchan, “Estimasi Kelajuan dan Volume Kendaraan Berdasarkan Model Makroskopik Arus Lalu Lintas Jalan Tol dengan Metode Extended Kalman Filter,” *SPECTA Journal of Technology*, vol. 2, no. 2, pp. 51–60, Nov. 2019, doi: 10.35718/specta.v2i2.105.
- [9] G. Ahmad and T. Ernawati, “Peluang yang Dapat Diraih oleh Desa Patimban dari Pembangunan Pelabuhan Patimban,” *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah dan Kota (JRPWK)*, vol. 3, no. 1, 2023, doi: 10.29313/jrpwk.v2i2.1963.
- [10] A. F. Falah, Yuliadi, and N. F. Isniarno, “Penentuan Zona Aquifer di Quarry Trass PTIndocement Tunggal Prakarsa Desa Kedondong, Kecamatan Dukupuntang, Kabupaten Cirebon,” *MineTech: Journal of Mining Engineering*, vol. 1, no. 1, 2023.