BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian di atas maka dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi geometri jalan tambang di PT. (DBM) pada haul road rollingstone yaitu:
   - untuk jalan lurus yaitu 8,75. dan Lebar jalan angkut pada jalan lurus masih ada beberapa segmen yang belum memenuhi standar minimum seperti pada segmen A-B dengan lebar 7,9,Segmen K-L dengan lebar 8,7 meter,segmen M-N dengan lebar 7,5 meter, sehingga di perlukan perbaikan jalan lurus.
   - Pada lebar tikungan sudah memenuhi standar minimum,jadi tidak perlu melakuakan perbaikan

2. Perbandingan standar jalan tambang di PT. (DBM) dengan kepmen ESDM NO 1827. K Tahun 2018 yaitu
   - Kemiringan jalan angkut tambang di PT. Djava Berkah Mineral masih belum memenuhi standar kepmen yaitu grade 12 %,segmen yang belum memenuhi standar antara lain segmen B-C 18%,Segmen C-D 25%,Segmen D-E 16%,Segmen E-F 14%,perhitunagn grade dengan jarak per 100 meter, total *grade* pada *haul road rollingstone* yaitu 16%. walapun kondisi kondisi greade masih bisa di atasi dengan alat angkut yang bertenaga besar,namun kondisi yang curam akan membahayakan keselamtan pekerja,maka untuk greade yang terlalu besar perlu di perkecil
   - Pada tanggul jalan yang belum memenuhi standar seperti pada titik ke 5 harus di perbaikan agar resiko kecelakaan dapat di perkecil.

5.2. Saran

a. Lebar jalan pada jalan lurus maupun tikungan harus memenuhi ukuran standar yang sesuai dengan ukuran alat angkut yang melewatinya, hal ini harus menjadi perhatian operator *motor grader* dan *compactor* dalam perawatan jalan tambang agar tidak membahayakan terhadap *driver*.

b. Kemiringan jalan angkut tambang (*Grade*) yang terlalu besar agar dapat diperkecil dengan cara memperpanjang jalan atau melakukan penimbunan untuk menambah tinggi elevasi bawah.

c. Tinggi tanggul yang belum memenuhi standar harus di perbaiki agar keselamatan pekerja bisa terjaga dengan cara menimbun tanggul sampai tinngi tanggul dapat memenuhi standar.

DAFTAR PUSTAKA

A, S. (2004). *Perencanaan Jalan Tambang. Diklat* , 4.

Aldiyansah. (2016). *Analisi Geometri Jalan tambang utara.“Jurnal geomine”.*, vol 4, no,1.

Avellyn Shinthya Sari, A. F. (12 JULI 2020). *KAJIAN TEKNIS ANALISIS RESIKO JALAN TAMBANG BATUBARA PT. PASIR* , 53-54.

Habibie Anwar*, A. A. (Januari 2020). *EVALUASI GEOMETRI JALAN ANGKUT TAMBANG DARI STOCKPILE* , Vol. 6 No.1 J.

johan, I. (2018). *Peraturan mentri energi dan sumber daya mineral Republik Indonesia nomor 11,* 98 dan 99.

Kurniawan, R. M. (2018). *Evaluasi Teknis Geometri Jalan Angkut Produksi Berdasarkan Ketentuan AASTHO Terhadap Optimalisasi Produksi Dump Truck Sebagai Upaya Percapaian Target Produksi Batubara 1.000 ton/hari di Site Jebak PT. Nan Riang,* Vol 3 .No 4.

Leroy, P. R. (1985). new your: McGrow-Hill.

Multriwahyuni1*, A. (Oktober 2017). *Evaluasi Geometri Jalan Tambang Menggunakan Teori* , Vol 3., No. 4.

Multriwahyuni1*, A. (Oktober 2017). *Evaluasi Geometri Jalan Tambang Menggunakan Teori* , Vol 3., No. 4.

rifandi, A. (2016). *Kajian Teknis Geometri Jalan Hauling. ”Jurnal Geologi Pertambangan"*, vol, 1.

Simandjuntak. (1993). *STRUKTUR GEOLOGI PERAIRAN MOROWALI – TELUK KENDARI DARI HASIL INTERPRETASI*, 34-40.

Sompotan, A. F. (2012). *Struktur Geologi sulawesi*, 39.

Sukirman, S. (1999). *Dasar-dasar Perencanaan Geometri Jalan.* Bandung: NOVA.

Wahyuni, C. (Agustus 2018). *Analisis Geometri Jalan Tambang Pada Penambangan Batubara* , 30-35.