

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data yang penulis lakukan, maka penulis menarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Ukuran geometri jalan angkut standar yang mengacu pada dimensi alat angkut terbesar adalah
 - a. Lebar Jalan Angkut (minimal 21,87 meter)
 - b. *Grade* = optimal -8% sampai dengan 8%
 - c. *Crosslope* = optimal 2% sampai dengan 4%
 - d. *Roll Resistance* = optimal 3%

Secara garis besar, geometri jalan angkut *overburden* masih belum memenuhi optimasi teoritis, yaitu: lebar jalan segmen 1 adalah 20,97 meter (parameter standart 21,87 meter). Dan terdapat beberapa kondisi pada *cross slope* yang masih diperlukan perbaikan. Sementara dan *grade* sudah sesuai standart yaitu maksimal 8%.

2. Pengaruh jalan tambang terhadap kecepatan hauler
 - a. Lebar jalan berbanding lurus dengan peningkatan kecepatan *hauler*
 - b. Ketinggian *grade* dan *crosslope* berbanding terbalik dengan peningkatan kecepatan *hauler*
 - c. Semakin tinggi angka *rolling resistance* maka semakin rendah angka kecepatan *hauler*
3. Pengaruh Jalan Tambang terhadap Produktifitas alat kerja.
 - a. Peningkatan 9,06 bcm/jam dengan mengidealkan RR jalan kelima segmen 3%.

B. Saran

1. Perlu dilakukan penambahan lebar jalan pada segmen 1 sebesar 0.9 meter dan *crosslope* menjadi 2% - 4%.
2. Perlu dilakukan perbaikan jalan agar RR menjadi optimal yaitu 3% sehingga kecepatan HD 465 menjadi optimal.
3. Peningkatan kecepatan sebesar 10% atau 1.62 km/h berdasarkan perhitungan actual dengan mengidealkan *grade* menjadi 3%
4. Dilakukan perawatan berkala untuk menjaga keadaan permukaan jalan angkut tetap pada kondisi baik