

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Dari hasil penelitian yang dilakukan di PT Mandiri Karya Makmur peneliti dapat menyimpulkan beberapa hal berikut ini, yaitu :

1. Geometri yang diukur dalam penelitian ini meliputi lebar jalan lurus dan lebar jalan tikungan dimana lebar jalan minimumnya adalah 8,4875 m dan 10,58 m, jari-jari tikungan dan superelevasi maksimum 0,219 m setiap meter, kemiringan jalan angkut tidak kurang dari 8%, kemiringan melintang antara 20 mm setiap meter sampai 40 mm setiap meter.
2. Jalan angkut yang ada sekarang belum memenuhi syarat lebar minimum, sehingga memerlukan penambahan lebar baik pada kondisi lurus maupun pada tikungan, pelebaran yang perlu dilakukan pada jalan lurus pada segmen B-C, C-D, D-E, E-F, F-G, H-I, I-J, J-K dan penambahan lebar pada tikungan pada bagian segmen B-C, I-J dan J-K. Superelevasi yang ada di PT Mandiri Karya Makmur masih ada yang melebihi superelevasi maksimum yaitu 0,219 m setiap meter dimana pada segmen I-J yang memiliki nilai 0,288 m setiap meter sehingga diperlukan pengurangan superelevasi pada segmen I-J tersebut. Untuk kemiringan jalan angkut tambang (*Grade*) sendiri di PT Mandiri Karya Makmur telah memenuhi standar yang ada, dikarenakan semua kemiringan tiap segmen yang diteliti memiliki kemiringan jalan angkut <8%. Pada bagian jalan angkut belum terdapat *cross slope* yang jelas sehingga dapat memungkinkan terjadinya genangan air pada badan jalan, sedangkan untuk mengantisipasi air yang masuk ke permukaan jalan maka perlu dibuat drainase, tapi di PT Mandiri Karya Makmur terdapat 36,37% segmen yang tidak memiliki drainase.

#### **5.2 Saran**

Adapun saran-saran yang penulis sampaikan adalah sebagai berikut :

1. Lebar jalan pada jalan lurus maupun tikungan harus memenuhi ukuran standar yang sesuai dengan ukuran alat angkut yang melewatinya, hal ini harus

menjadi perhatian alat angkut dalam perawatan jalan tambang agar tidak membahayakan terhadap penggunaannya.

2. Perawatan jalan tambang harus dilakukan secara berkala selama 3 bulan sekali, waktu tersebut ditentukan dengan mempertimbangkan kondisi peralatan, kondisi cuaca dan pembiayaan. Perawatan ini dapat berupa pemadatan jalan, penambahan lapisan permukaan jalan, pembersihan runtuh lereng, penyiraman pada saat jalan kering dan berdebu, dan perbaikan drainase yang ada.
3. Perlunya dilakukan perawatan jalan pada permukaan jalan, sebab kondisi jalan yang ada saat ini tidak rata dan bergelombang sehingga mengakibatkan rendahnya kecepatan alat angkut.
4. *Cross slope* sangat perlu diperhatikan, karena saat hujan *cross slope* akan mengalirkan air ke drainase.