

**EVALUASI JALAN TAMBANG DARI *FRONT* SOSOLAT KE *STOCK PILE* ETO
KASWARI DI PT. ANTAM TBK, KECAMATAN MABA, KABUPATEN HALMAHERA
TIMUR,
PROVINSI MALUKU UTARA**

Amadon Ladopura

Program Studi Teknik Pertambangan, Fakultas Teknik, Universitas Khairun Ternate

Email: amadonladopura76@gmail.com

ABSTRAK

Jalan tambang merupakan salah satu sarana penting yang sangat mempengaruhi kelancaran produksi dan dapat pula mempengaruhi biaya penambangan. Oleh sebab itu pembuatan jalan tambang harus dilaksanakan dengan seksama agar dapat memenuhi kriteria teknik dan keselamatan kerja. Dalam penambangan nikel kondisi jalan harus baik terutama akses jalan antara lokasi penambangan dengan *stockpile* pertama, perhitungan geometri jalan harus di pertimbangkan, karena alat-alat berat beroperasi secara massal dan kontinyu setiap harinya. Kondisi jalan yang tidak baik akan menyebabkan kecelakaan kerja yang berdampak terhambatnya laju produksi. Salah satu penyebab tidak tercapainya target produksi adalah kondisi jalan angkut yang tidak sesuai dengan standarisasi dan juga kondisi alam. Secara administratif wilayah Izin Usaha Pertambangan (IUP) PT. Antam (Persero). Tbk berada di Kecamatan Maba Kabupaten Halmahera Timur Propinsi Maluku Utara. Dimana fokus pengambilan data primer diperoleh di *site* Pulau Pakal *Front* Sosolat ke *Stock Pile* Eto Kaswari. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif, Hal itu karena dalam penelitian ini menggunakan data-data berupa angka-angka. Mendefinisikan penelitian kuantitatif adalah suatu proses menemukan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat menganalisis keterangan mengenai apa yang ingin diketahui. Dalam menganalisa data diperlukan data sekunder (kondisi topografi pulau pakal) dan data primer (kondisi aktual jalan) dalam evaluasi jalan tambang. Dari perhitungan pada kondisi aktual geometri jalan tersebut maka didapatkan hasil perhitungan lebar jalan lurus = 11,55 m untuk 2 jalur dan tikungan 26,25 m, lebar tikungan untuk dua jalur, jari-jari belokan 14,7 m, superelevasi 2,145 rata-rata kemiringan jalan (*grade*) 4 %, 8%, 12%, dan 16% dan *cross slope* 42 cm.

Kata Kunci: *Crosslope, Front, Geometri, Kemiringan, PT. Aneka Tambang, Stock Pile, Superelevasi.*

**EVALUATION OF THE MINING ROAD FROM *THE SOSOLAT FRONT* TO THE
ETOKASWARI STOCK PILE AT PT. ANTAM TBK, MABA DISTRICT, EAST
HALMAHERA REGENCY, NORTH MALUKU PROVINCE**

Amadon Ladopura

Mining Engineering Study Program, Faculty of Engineering, Khairun Ternate University

Email: amadonladopura76@gmail.com

ABSTRACT

Mining roads are one of the important means that greatly affect the smooth production and can also affect mining costs. Therefore, the construction of mining roads must be carried out carefully in order to meet the technical and safety criteria. In nickel mining, road conditions must be good, especially road access between the mining site and the first *stockpile*, the calculation of road geometry must be considered, because heavy equipment operates en masse and continuously every day. Poor road conditions will cause work accidents that have an impact on hampering the pace of production. One of the causes of not achieving the production target is the condition of the transport road that is not in accordance with standardization and also natural conditions. Administratively, the area Izin Usaha Pmining (IUP) PT. Antam (Persero). Tbk is located in Maba District, East Halmahera Regency, North Maluku Province. Where the focus of primary data collection was *obtained at the Pakal Island site of the Sosolat Front to Eto Kaswari Stock Pile*. This research uses a type of quantitative research, that is because in this study it uses data in the form of numbers. Defining quantitative research is a process of finding knowledge that uses data in the form of numbers as a tool to analyze information about what you want to know. In analyzing the data, secondary data (topographic conditions of Pakal Island) and primary data (actual road conditions) are needed in the evaluation of mining roads. From the calculation of the actual condition of the road geometry, the results of the calculation of the straight road width = 11.55 m for 2 lanes and a bend of 26.25 m, the width of the bend for two lanes, the turning radius of 14.7 m, the superelevation of 2.145 the average road *slope (grade)* of 4%, 8%, 12%, and 16% and *the cross slope* of 42 cm.

Keywords: *Crosslope, Front, Geometry, PT. Miscellaneous mines, Stock Pile, Superelevation, Slope.*