

PROSIDING



SEMINAR NASIONAL

Jumat, 19 Mei 2017
Convention Hall Hotel Danau Toba Internasional, Medan

“GEMPA SUMATERA UTARA: RESIKO DAN ANTISIPASINYA”

Program Studi Teknik Sipil - Fakultas Teknik
Universitas Katolik Santo Thomas Sumatera Utara

Pharos
UNIVERSITY



bekerjasama dengan:



**PUSLITBANG
PERUMAHAN
& PEMUKIMAN**

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL
"GEMPA SUMATERA UTARA: RESIKO DAN ANTISIPASINYA"

Pembicara:

Prof. Dr. Ir. H. Ramli Nazir
Prof. Dr. Masyhur Irsyam
Dr. David Robinson
Dr. Danny Hilman Natawidjaja
Dr. Irwan Meilano
Prof. Dr. Iswandi Imran
Dr. Asrurifak
Dr. Bigman Hutapea
Retno Agung, M.Si

Convention Hall - Hotel Danau Toba Internasional, Medan
Jumat, 19 Mei 2017

Editor:

Reynaldo Siahaan, M.Eng.

PT. Bina Media Perintis

ISBN: 978-979-751-536-2

© 2017, Penerbit Bina Media Perintis

Jln. Setia Budi No. 479-G Medan, 20132

Telp. (061) 8215225 Fax. (061) 8220695

e-mail: bina.media.perintis2012@gmail.com

website: binamediaaperintis.com

Hak cipta dilindungi oleh Undang-undang.

Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini
tanpa izin tertulis dari Penerbit.

Dicetak oleh Percetakan Bina Media Perintis

Isi diluar tanggung jawab Percetakan

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
MATERI PEMBICARA	
<i>MALAYSIA EXPERIENCE IN RANAU EARTHQUAKE</i> Ramli Nazir.....	3
<i>KONDISI KEGEMPAAN DAN UPDATING SESAR AKTIF INDONESIA</i> Danny Hilman Natawidjaja.....	11
<i>IDENTIFIKASI DAN KARAKTERISASI SUMBER GEMPA BERDASARKAN DATA GEODETIK</i> Irwan Meilano.....	17
<i>ANALISA GEMPA BUMI UTAMA MW.5.6 DAN GEMPA BUMI SUSULAN DI WILAYAH KARO DAN DELI SERDANG SUMATERA UTARA BERDASARKAN PERSPEKTIF SEISMOLOGI</i> Retno Agung.....	34
<i>PERLUNYA DAN PROSES UPDATING PETA GEMPA INDONESIA DAN SNI GEDUNG DAN INFRASTRUKTUR TAHAN GEMPA</i> M. Asrurifak.....	45
<i>PETA GEMPA INDONESIA 2010 DAN 2016 SERTA APLIKASINYA UNTUK PERANCANGAN STRUKTUR DAN INFRASTRUKTUR TAHAN GEMPA</i> Masyhur Irsyam.....	71
<i>ANALISA DAMPAK PERUBAHAN PETA GEMPA INDONESIA PADA PERENCANAAN STRUKTUR BANGUNAN</i> Iswandi Imran.....	96
PEMAKALAH	
<i>KAJIAN AWAL GEOTEKNIK UNTUK REKOMENDASI RANCANGAN GEOMETRI LERENG TAMBANG DI KECAMATAN KUTAMBARU KABUPATEN LANGKAT SUMATERA UTARA (Review Gempa bumi 16 Januari 2017)</i> Tengku Tibri, M. Eka Onwardana, Edi Yasa Ardiansyah, Nurul Ikhsan Siregar.....	113
<i>PENILAIAN RISIKO PROYEK KONSTRUKSI REKONSTRUKSI PERUMAHAN BERBASISKAN MASYARAKAT PASCABENCANA GEMPA BUMI (STUDI KASUS KOTA PADANG-SUMATERA BARAT)</i> Wendi Boy, Maiyozzi Chairi, Widiawati Purba.....	120
<i>ESTIMASI SEISMISITAS SUMATERA SEBAGAI UPAYA MITIGASI RISIKO GEMPA</i> Rafki Imani, dan Jihan Melasari.....	131

<i>PROSES STABILISASI LIMBAH PELABUHAN TERKONTAMINASI LOGAM BERAT DENGAN MENGGUNAKAN AGEN PENGIKAT HIDROLIK</i> Ernesto Silitonga	140
<i>DESAIN DRAINASE DALAM MENGATASI BANJIR PADA KAWASAN KAMPUS UNIVERSITAS TEUKU UMAR</i> Muhammad Ikhsan, Samsunan, Samsudin	148
<i>PENGUJIAN KERAPATAN MUTU BETON MENGGUNAKAN METODE NON DESTRUCTIVE ULTRASONIC PULSE VELOCITY TEST</i> Immanuel Panusunan Tua Panggabean.....	157
<i>PENGUJIAN KOROSIF BETON BERTULANG MENGGUNAKAN METODE NON DESTRUCTIVE HALF-CELL POTENTIAL TEST</i> Valentana Ardian Tarigan	162
<i>KERENTANAN BENCANA ALAM MENURUT PERSPEKTIF PEMERINTAH DAERAH</i> Charles Sitindaon, Binsar Silitonga	167
<i>STUDI PENERBANGAN PERINTIS NIAGA BERJADUAL MERPATI M60 SUMATERA UTARA</i> Charles Sitindaon	176
<i>ANALISA EFEKTIFITAS PENGGUNAAN HALTE BUS TRANS PADANG (STUDI KASUS : KORIDOR (PASAR RAYA – LUBUK BUAYA)</i> Widiawati Purba, Afrilda sari, Candra.....	184
<i>PEMANFAAT PASIR LAUT PANTAI CERMIN SEBAGAI AGREGAT HALUS PADA LAPIS TIPIS ASPAL BETON</i> Oloan Sitohang	193

THE
Character Building
UNIVERSITY

PROSES STABILISASI LIMBAH PELABUHAN TERKONTAMINASI LOGAM BERAT DENGAN MENGGUNAKAN AGEN PENGIKAT HIDROLIK

Ernesto Silitonga¹

¹ Universitas Negeri Medan

email: ernestosilitonga@Unimed.ac.id

ABSTRAK

Tujuan utama dari direalisasikannya penelitian ini adalah menemukan bidang aplikasi reutilisasi dari sediment hasil pekerjaan pengerukan yang terkontaminasi logam berat. Peraturan Eropak mengenai manajemen pekerjaan pengerukan sedimen pelabuhan, dimana pembuangan sedimen hasil pekerjaan pengerukan (terkontaminasi atau tidak) harus terlebih dahulu diteliti dan ditempatkan ditempat penampungan. Jumlah Sedimen hasil pengerukan yang harus ditampung meningkat setiap tahunnya, mengakibatkan diperlukannya bidang aplikasi untuk reutilisasi sedimen tersebut dengan memperhatikan peraturan lingkungan. Pada penelitian ini sedimen hasil pekerjaan pengerukan digunakan sebagai material baru dalam pekerjaan pembangunan jalan. Berbagai percobaan direalisasikan untuk mengidentifikasi apakah sedimen tersebut dapat memenuhi persyaratan geoteknik dan lingkungan dalam pekerjaan pembangunan jalan. Sediment yang digunakan dalam penelitian ini adalah sedimen Pelabuhan Port ea Bessin, Perancis. Tahap awal yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan mengidentifikasi karakteristik fisik dan kimia dari sedimen hasil pekerjaan pengerukan yang kemudian dilanjutkan dengan mengidentifikasi kadar polusi yang terkandung dari bahan penelitian. Tahap berikutnya yang direalisasikan adalah menganalisa reaksi yang dimunculkan dari bahan penelitian apabila sedimen dicampur dengan bahan pengikat umum (semen, kapur). Hasil Leaching test, memperlihatkan beragam tingkat polusi dari sedimen hasil pekerjaan pengerukan, tingkat kontaminasi pada sedimen memperlihatkan pengaruh negatif pada performa mekanik

Kata kunci : limbah pelabuhan, kontaminasi logam berat, semen, kapur, karakteristik mekanik, Leaching test.

1. PENDAHULUAN

Pendangkalan pada pelabuhan akibat sedimentasi dapat mengganggu alur pelayaran. Pekerjaan pengerukan merupakan salah satu pekerjaan yang sangat penting untuk kelangsungan operasi pelabuhan dan kegiatan ini dilakukan secara kontiniu untuk mencegah pendangkalan sehingga masalah ini tidak akan mengganggu berjalannya kegiatan di pelabuhan. Problem pendangkalan pada pelabuhan ini merupakan masalah rutin dalam pelaksanaan aktivitas pelabuhan. Masalah sedimentasi atau pendangkalan ini menimbulkan masalah lingkungan lainnya, dimana limbah industri dan domestik ikut terbawa oleh sedimen yang berasal dari sungai-sungai yang bermuara di pelabuhan. Sungai sungai ini dimanfaatkan untuk berbagai keperluan untuk kesejahteraan manusia sekitarnya. Namun, seiring dengan waktu, pertumbuhan industri dan jumlah penduduk, sehingga meningkatkan beban limbah industri dan domestik disungai-sungai dan menyebabkan sungai ini tercemar. Limbah domestik ksebagai penyumbang terbesar pencemaran kedua sungai ini adalah timbunan sampah. Akibatnya seluruh limbah tersebut akan ikut terbawa oleh transportasi sedimen yang bermuara di pelabuhan. Secara otomatis, pembuangan sedimen ke tengah laut pada akhir dari proses pengerukan, dapat dianggap sebagai penyebaran limbah secara tidak langsung. Tindakan pencegahan penyebaran limbah secara tidak langsung ini telah diterapkan semenjak tahun 1998 di berbagai Negara maju baik di Benua Eropah maupun Amerika (Colin 2003 dan Behmanesh 2008) dimana dalam penerapannya, semua material (sedimen) hasil proses pengerukan langsung di test untuk mendapatkan kadar polusi dan berdasarkan tingkat polusi ini, dapat ditentukan apakah sedimen dapat dibuang kembali ke laut atau harus ditempatkan pada suatu daerah tertentu, dan dilakukan penstabilisasian, sehingga dapat diberdayagunakan sebagai material baru (Silitonga E. 2009*1 dan Zhibo 2008). Konfensi « Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est» pada tahun 1998 Konfesi ini dihadiri oleh Negara Jerman, Belgia, Denmark, Finlandia, Prancis, Inggris Iralndia Utara dan Swiss. dimana disepakati bahwa diperlukan tindakan pencegahan untuk pembuangan material hasil pekerjaan pengerukan di tengah laut. Setelah diadakannya Konfensi ini maka seluruh Negara anggota bersepakat bahwa negara-negara eropah memulai membuka lahan depot untuk tempat penimbunan sedimen-sedimen hasil pengerukan ini. Akan tetapi dikarenakan oleh volume dari sedimen hasil pengerukan ini semakin lama semakin meningkat, sehingga diperlukan tempat yang lebih luas untuk tempat penampungan (Detzner, H. D., A. Netzband, et al. 2004 dan Heise, S., E. Claus, et al. 2005). Setelah itu maka para ahli menyatakan bahwa solusi lahan depot untuk penampungan penimbunan sedimen hasil pengerukan ini tidak

efisien dan disamping itu mengeluarkan dana yang sangat tinggi untuk tempat penyediaan lokasi penimbunan. Solusi berikutnya dalam menanggulangi sedimen hasil pengerukan ini adalah dengan menemukan pendayagunaan yang tepat, baik dari segi ekonomi dan lingkungan. Akan tetapi pendayagunaan ulang sedimen hasil pengerukan ini tergantung oleh karakteristik dan kadar polusi material tersebut sesuai dengan hasil syarak yang dibutuhkan. Dalam upaya menemukan pendayagunaan sedimen hasil pekerjaan pengerukan ini para peneliti masih terus berupaya melakukan penelitian-penelitian terkait seperti contoh : Silitonga, berusaha melakukan solusi dengan meneliti sedimen hasil pengerukan pelabuhan Cherbourg-Basse Normandie, Prancis (Silitonga E. et al., 2008*1). Penelitian ini disponsori oleh Pelabuhan Cherbourg-Basse Normandie, Prancis. Penelitian ini direalisasikan dengan menggunakan limbah industri lainnya, yaitu Abu terbang, yang berasal dari Pertambangan Batubara di Lorraine Prancis. Perusahaan pertambangan batubara Lorraine berusaha memberdayakan limbah mereka (abu terbang), dikarenakan volume penimbunan limbah ini setiap tahunnya semakin meningkat. Selain mengidentifikasi karakteristik origin dari sedimen hasil pengerukan, penelitian ini juga mengidentifikasi pengaruh dua tipe kapur yang berbeda yang digunakan dalam percobaan ini.. Penelitian lainnya dari Silitonga (Silitonga E. et al., 2008*2) memperlihatkan bahwa, penggunaan abu terbang dalam campuran sangat berdampak positif untuk meningkatkan ketahanan daya tekan pada sampel yang dicampur dengan abu terbang. Dimana peningkatan terhadap daya tekan berbanding lurus terhadap peningkatan persentase campuran abu terbang di dalam sampel. Abu terbang juga terbukti meningkatkan ketahanan sampel pada pergantian kondisi lingkungan yang ekstrim. Melalui percobaan Freeze-Thaw test, dengan pergantian suhu dari 10°C ke -10°C setiap 8 jam, sampel dengan campuran Abu Terbang menunjukkan kinerja yang ketahanan yang sangat tinggi akan kondisi udara yang ekstrim. Selain ini kepekaan sampel terhadap air meningkat drastis. Hal ini dapat diperhatikan melalui percobaan Dry-Wet test. Dari hasil percobaan ini, dapat kita perhatikan bahwa ukuran abu terbang yang tergolong sangat kecil (0,5 sampai 200 µm). Kelebihan abu terbang inilah yang bertanggung jawab atas peningkatan kekuatan sampel akan pergantian suhu ekstrim. Kecilnya ukuran abu terbang, memberikan peluang kepada material ini untuk dapat mengisi celah-celah atau ruang kosong dalam matrix sampel. Dengan terisinya celah-celah ini, maka matrix benar-benar solid sehingga tidak ada celah untuk air dapat masuk untuk mengisi ruang-ruang kosong. Beberapa faktor yang dapat memberi dampak negatif pada sampel dalam memperoleh performa yang diharapkan. Berdasarkan Penelitian yang dilakukan oleh Silitonga. (Silitonga E. et al., 2009)*1 yang bertujuan untuk menstabilisasi sedimen hasil pengerukan di pelabuhan Cherbourg-Basse Normandie, Prancis, dengan menggunakan abu terbang sebagai binder Pengikat. Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa persentase kadar polusi dalam sedimen dapat memperlambat atau proses reaksi kimia yang terjadi dalam matrik untuk mendapatkan kekuatan dan kepadatan (solid). Sebaliknya dalam penelitian ini juga dibuktikan bahwa dengan ditamuhkannya binder pozzolanic (abu terbang) dalam campuran sampel, selain meningkatkan performa mekanik juga menurunkan kadar polusi pada sedimen. Penelitian oleh Silitonga (Ernesto SILITONGA, et al., 2010) bertujuan untuk menemukan pendayagunaan sediment hasil pengerukan dari Pelabuhan Port En Bessin, Prancis dengan pertimbangan lingkungan, aman dan ekonomis. Hasil pengukuran distribusi granulometri dari sediment ini menggunakan alat pengukuran granulometri laser, dikarenakan ukuran dari sediment ini sangat kecil (< 200µm). Pengukuran granulometri laser (gambar 1) diambil dari 2 lokasi yang berbeda (L1 dan L2) disekitar Pelabuhan.

2. METODE PENELITIAN

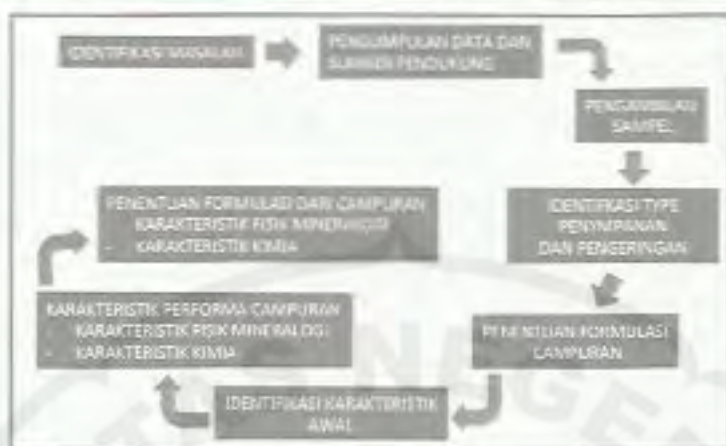
Metode penelitian yang digunakan digunakan terdiri langkah-langkah dibawah ini :

Identifikasi masalah

Dalam tahap ini, masalah-masalah yang timbul dan terkait mengenai penggunaan ulang sedimen hasil pengerukan akan dibuat hipotesis yang akan ditindak lanjuti oleh penelitian dan uji coba untuk mengklarifikasi hipotesis tersebut.

Pengumpulan data dan sumber pendukung

Penelitian penelitian ilmiah yang telah dilakukan di dalam ataupun diluar negeri yang bersangkutan dengan pendayagunaan sedimen hasil pengerukan akan dikumpulkan dan lalu didaftarkan sebagai referensi untuk penelitian ini.



Gambar 1. Skema Metode penelitian

Pengambilan Sampel

Tahap ketiga dari percobaan ini adalah pengambilan sample (sedimen hasil pekerjaan pengerukan) penempatan titik tempat pengambilan sample sangatlah penting untuk mendapatkan hasil yang diharapkan. Untuk menentukan titik pengambilan sample, sebelumnya harus mendapat gambaran letak strategis penimbunan sedimen dari Pelabuhan Port en Bessin.

Identifikasi tipe penyimpanan dan pengeringan

Setelah tahap pengambilan sample, tahap berikutnya adalah menemukan sistem yang memadai dan efisien dalam upaya untuk mengurangi kadar air dari sediment. Seperti yang kita ketahui bersama, kadar air origin dari sedimen hasil pengerukan sangatlah tinggi, sehingga tidak memungkinkan untuk digunakan dalam campuran. Berbagai jenis sistem 'Dewatering' telah dilaksanakan di berbagai Negara (Mehta, ...). Pemilihan system 'Dewatering' ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu: kuantitas material/ sediment yang dikeruk setiap tahunnya, dana yang tersedia dan jenis pendayagunaan ulang dari material/ sediment.

Identifikasi karakteristik material dan binder yang akan digunakan.

a) Tahap pertama terdiri dari percobaan ini adalah mengidentifikasi karakteristik/ properti mekanik, mineralogi dan kimia, dari material yang digunakan, dalam hal ini Sedimen hasil pengerukan dari Pelabuhan Belawan. Identifikasi properti fisik / mekanik dari material ini dilakukan dengan melakukan percobaan-percobaan yang umumnya dilakukan dalam pekerjaan teknik sipil, contohnya: identifikasi distribusi granulometri, identifikasi kadar material organik, identifikasi batas plastisitas dan likuiditas dengan metode Atterberg, percobaan bleu de methylene untuk mengetahui perilaku tanah liat yang terkandung dalam material, percobaan Proctor, California Bearing Ratio (CBR) dan lain-lain. Leaching test diperlukan untuk menentukan properti kimia dan kadar polusi dalam material.

b) Tahap ketiga dari percobaan ini dimulai dengan melakukan identifikasi dari binder (bahan pengikat) yang akan digunakan dalam penelitian ini (semen, kapur ataupun binder pozzolonic). Hal ini diperlukan untuk mengetahui kelas atau kinerja dari binder yang digunakan, dan agar nantinya dapat dibandingkan dengan hasil percobaan setelah binder tersebut dicampur dengan sedimen hasil pekerjaan pengerukan.

Penentuan formulasi dan campuran

Setelah mengidentifikasi kinerja binder, kemudian tahap berikutnya direalisasikan dengan mencampur sedimen dengan binder (bahan pengikat) campuran (binder) yang umum digunakan dalam pekerjaan bangunan, seperti semen dan kapur. Binder ini diharapkan dapat mengurangi kadar polusi dari material/ sedimen yang digunakan. Tahap ketiga ini direalisasikan dengan tujuan untuk mengetahui perilaku material/ sedimen terhadap kehadiran binder dalam campuran. Percobaan-percobaan mekanik untuk mengukur ketahanan sebuah material yang akan digunakan dalam pekerjaan bangunan akan direalisasikan, seperti percobaan daya tekan, daya geser, percobaan permeability, dan tentunya akan dilanjutkan dengan percobaan kimia(leaching test) untuk mengidentifikasi kadar polusi yang ada disetiap campuran yang akan direalisasikan. Setelah percobaan diatas dilakukan, tentunya seluruh hasil percobaan dikumpulkan dan di dianalisa, dan dengan pertimbangan dari segi ekonomis maka campuran dengan kadar polusi terkecil akan dipilih menjadi campuran yang memiliki komposisi yang terbaik. Skema metode penelitian dapat dilihat di gambar 1.

3. HASIL DAN ANALISA

3.1 Lokasi Pengambilan Sampel

Pemilihan lokasi ini berdasarkan kondisi lokasi yang diharapkan dapat mewakili kondisi yang diperlukan dalam mendapatkan sampel sesuai dengan perkiraan. Lokasi tempat pengambilan sampel adalah : lokasi kolam Bessin no.1 (L1) dan lokasi kolam Bessin no.2 (L2) . Kedua tempat pengambilan ini berada di area Pelabuhan Port en Bessin, Prancis. Pemilihan lokasi ini diperkirakan dapat mewakili kondisi seperti yang dimiliki sedimen Pelabuhan Port en Bessin.

3.2 Identifikasi Karakteristik Origin

a) Distribusi ukuran partikel

Hasil pengukuran distribusi granulometri dari sedimen ini menggunakan alat pengukuran granulometri laser, hal ini dikarenakan ukuran dari sedimen ini sangat kecil (<200 μ m). sehingga pengukuran ukuran material dengan menggunakan metode manual tidak akan memberikan hasil yang diharapkan. Pengukuran granulometri laser (tabel 1) diambil dari 2 lokasi yang berbeda (L1 dan L2) dimana masing-masing diwakili oleh 4 sampel yang diperoleh dari 2 titik yang berbeda pada setiap lokasi. Berdasarkan hasil pengukuran yang diperoleh maka dapat disimpulkan bahwa sedimen hasil bahan pengerukan dari pelabuhan Port en Bessin ini terdiri dari 90% dari butir sedimen ini berukuran antara 66-78 μ m. Hasil ini memperlihatkan bahwa ukuran dari sedimen ini dapat dikategorikan sangat kecil

Tabel 1 Distribusi granulometri sedimen dari pelabuhan Port en Bessin

	P.B-L1(a)	P.B-L1(b)	P.B-L2(a)	P.B-L2(b)
D10 (μ m)	7	1.92	1.5	7.7
D50 (μ m)	12	11.1	10.6	12.5
D90 (μ m)	78.4	66.7	72	75.6
Fraction argileuse (<2 μ m) (%)	10.7	10.6	13.8	9
Fraction silteuse (2 à 63 μ m) (%)	77.2	78.8	74.8	78.8
fraction sableuse (> 63 μ m) (%)	12.6	10.6	11.5	12.2

Selain itu, dengan memperhatikan gambar 1 maka dapat kita simpulkan bahwa ukuran dari sedimen yang diambil dari 2 lokasi berbeda tergolong dalam kelas yang sama (66-78 μ m). terlihat tidak terdapat perbedaan yang mencolok antara sampel yang diperoleh, dengan demikian dapat kita simpulkan bahwa sedimen ini tergolong homogen.

b) Indeks Plastisitas Tanah

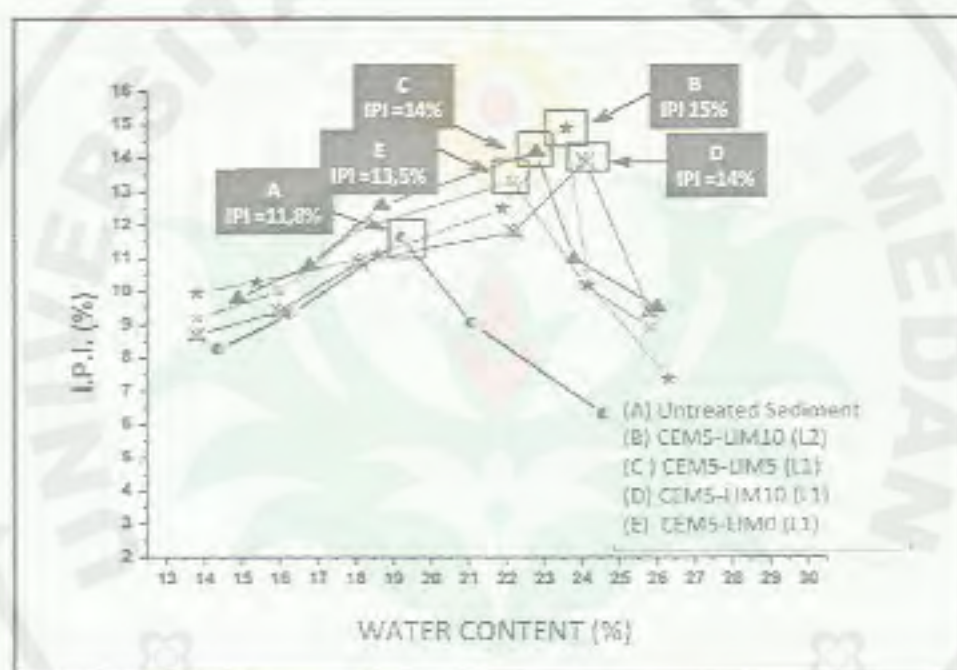
Pengukuran Indeks Plastisitas direalisasikan dengan percobaan limite d'Atterberg. Pengukuran dilakukan pada 8 sampel yang berbeda dari 2 Lokasi (L1 dan L2). Hasil percobaan Limite d'Atterberg memperlihatkan bahwa indeks Plastisitas dari sedimen hasil pekerjaan pengerukan adalah 24 % dengan batas liquid 47%. Dari percobaan ini dapat disimpulkan bahwa sedimen pelabuhan Port en Bessin termasuk dalam golongan tanah liat dengan Plastisitas rendah. Berdasarkan hasil percobaan ini, maka peneliti akan lebih berhati-hati akan resiko yang diberikan oleh tanah liat dengan plastisitas rendah. Berdasarkan penelitian sebelumnya, maka tanah liat dengan nilai plastisitas rendah sebaiknya distabilisasi dengan persentase kapur yang tidak terlalu tinggi. Hal ini untuk mengantisipasi fenomena 'membengkaknya' tanah liat apabila dirampur dengan kapur dengan persentase yang tinggi dan apabila menggunakan kapur yang sangat reaktif.

3.3 Identifikasi Karakteristik Fisik

a) Percobaan IPI dan Proctor

Percobaan California Bearing Ration (CBR) direalisasikan untuk mengidentifikasi nilai Indeks Portance Immediate (IPI) dengan kondisi kadar air yang maksimal. Nilai IPI sangat menentukan dalam penggunaan material dalam pekerjaan pembangunan jalan. Pada gambar 2 hasil percobaan California Bearing Ratio (CBR) memperlihatkan bahwa nilai IPI meningkat sesuai dengan bertambahnya persentase binder yang digunakan. Hasil percobaan memperlihatkan bahwa nilai IPI yang tertinggi adalah sampel (B) dengan persentase binder 5% semen dan 10% kapur untuk lokasi pengambilan sampe L2. Namun untuk sampel dengan persentase yang sama dengan lokasi yang berbeda (L1). Sampel dengan lokasi pengambilan L1, apabila kita perhatikan antara sampel C (5% semen dan 5% kapur) sampel dan D (5% semen dan 10% kapur), hasil percobaan memperlihatkan bahwa dengan penambahan persentase kapur sebanyak 5% tidak memperlihatkan peningkatan nilai IPI yang signifikan sesuai dengan persentase penambahan kapur. Hal ini disebabkan oleh kadar polusi yang terdapat

pada sedimen sehingga mengganggu proses reaksi kapur. Penelitian sebelumnya menemukan bahwa penambahan binder kapur sangat membantu dalam menaikkan nilai pH sampel menjadi sangat tinggi (pH=12) dan hal ini memberikan dampak positif untuk kinerja binder lainnya. Pengaruh binder kapur akan terus memberikan ketahanan ekstra selama pH sampel diatas 12, tingginya nilai pH ini mengakibatkan disolusi dari ion Kalsium, sedimen mengeluarkan aluminium dan silica yang nantinya akan bereaksi terhadap ion Kalsium sehingga membentuk C-S-H dan C-A-H. Kedua elemen ini yang mempunyai andil besar dalam memberikan ketahanan dan menjadi solidanya sebuah sampel, akibat kekuatan ikatan mereka merekat unsur-unsur lainnya. Teori ini tidak sesuai dengan hasil yang didapatkan dalam percobaan ini, seperti kita sebutkan sebelumnya, penambahan persentase kapur tidak memperlihatkan perbedaan peningkatan nilai CBR yang signifikan, Hal ini disebabkan oleh hadirnya elemen polusi yang sangat mengganggu dalam memperoleh kekuatan dalam waktu yang dekat.



Gambar 2. Hasil percobaan California CBR

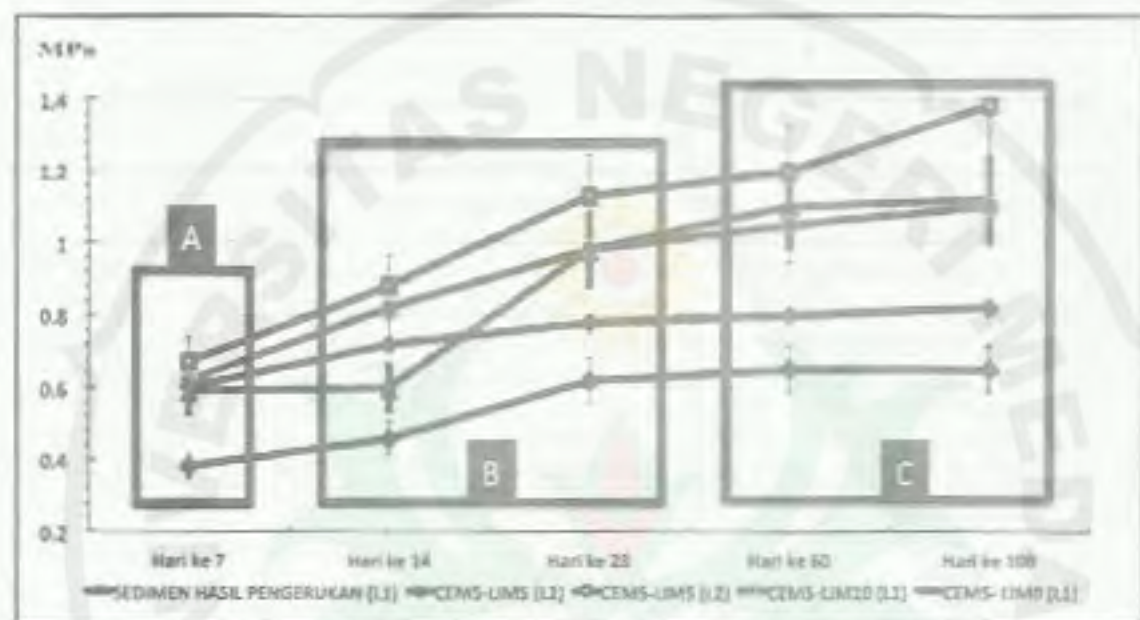
b) Percobaan daya tekan (Unconfined Compressive Strength)

Percobaan daya tekan ini (UCS) direalisasikan untuk mengetahui peningkatan performa mekanik dari sampel, dan juga untuk mengidentifikasi efek yang diberikan oleh binder yang digunakan dalam performa mekanik. Hasil dari percobaan daya tekan (UCS) ini diperlihatkan pada gambar 3. Hasil percobaan ini khusus direalisasikan untuk mengidentifikasi dampak persentase semen yang ditambahkan kedalam campuran. Pada hasil percobaan UCS ini sampel yang digunakan hanya sampel yang diambil pada lokasi depot perbaikan kapal (L1), untuk mempermudah pengidentifikasian dampak penambahan semen dalam campuran, penggolongan peningkatan nilai daya tekan dikategorikan dalam 3 periode yang akan diperlihatkan pada gambar.

Dampak kapur terhadap performa mekanik

Penambahan kapur dalam campuran direalisasikan dengan pertimbangan bahwa penggunaan kapur telah terbukti selama ini dapat meningkatkan performa dari sampel yang digunakan. Hasil Percobaan Unconfined Compressive Strength diperlihatkan di gambar 3 dimana 5 sampel dengan formulasi binder yang berbeda. Persentase jumlah kapur didalam campuran dimulai dari 0% (CEM5-LIM0), 5% (CEM5-LIM5) dan 10% (CEM5-LIM 10). Berdasarkan pengalaman peneliti dalam pekerjaan stabilisasi tanah, persentase kapur pada campuran diatas 10% tidak direkomendasikan, dikhawatirkan dengan persentase kapur yang terlalu tinggi dapat memprovokasi pembengkakan akibat reaksi yang ditimbulkan oleh kapur. Untuk mempermudah analisa, hasil percobaan daya tekan ini (UCS) ini dikategorikan dalam 3 periode (telah diterangkan di sub bab sebelumnya). Pada Periode curing age awal (a) nilai daya tekan (UCS) antara binder dengan persentase kapur 0%, 5% dan 10% tidak menunjukkan perbedaan yang signifikan. Sampel dengan persentase semen 5% dan kapur 5% dan dari lokasi L2 memperlihatkan nilai daya tekan yang tertinggi (0,68 MPa) disbanding sampel dari lokasi L1. Hal ini disebabkan oleh reaksi kapur dalam memberi peningkatan performa mekanik tergolong lambat. Reaksi kapur umumnya memerlukan waktu sekitar 60 hari (tergantung kadar reaktif dari kapur itu sendiri) untuk dapat memberikan hasil yang maksimal. Reaksi kapur memprovokasi peningkatan pH sampel

sehingga dengan waktu berjalan ion Kalsium dari matriks sedimen akan membentuk C-S-H dan C-A-H, yang mempunyai peranan utama dalam peningkatan performa dari sampel. Hal ini menjelaskan mengapa tidak terlihat perbedaan yang signifikan pada nilai daya tekan dari beberapa sampel (dengan formulasi yang berbeda). Pada periode curing age awal (7 hari) reaksi kapur dalam menaikkan pH diperkirakan hanya membantu mengendapkan air yang terdapat dalam sampel sehingga sampel lebih cepat mencapai tingkat solid, sehingga memperoleh performa mekanik.



Gambar 3 Unconfined Compressive Strength

Periode curing age menengah (14-28 hari) perbedaan nilai daya tekan semakin terlihat jelas, dimana sampel dengan persentase kapur sebesar 10% memperlihatkan peningkatan nilai UCS. Sampel dengan 5% kapur dan 5% semen (CEMS-LIM5) dengan sedimen berasal dari L1 tetap memperlihatkan nilai daya tekan terbesar, pada periode curing age menengah ini terutama pada hari ke 28, hanya sampel dengan sedimen L2 ini yang melewati kekuatan daya tekan sebesar 1 MPa. Nilai daya tekan 1MPa merupakan batas yang diperlukan dalam penggunaan. Sampel sedimen dari lokasi L1 memperlihatkan kekuatan daya tekan yang hampir mendekati 1 MPa. Perbandingan antara sampel dengan sedimen L1 dan L2 memperlihatkan perbedaan yang penting, walaupun dengan formulasi yang sama (5% semen dan 5% kapur). Hal ini disebabkan oleh tingginya tingkat polusi dari sampel dengan sedimen yang berasal dari lokasi alur kolam citra (L1). Berdasarkan pengalaman peneliti, elemen polusi apabila mencapai jumlah tinggi akan mengganggu reaksi dari binder yang digunakan, baik itu reaksi semen ataupun reaksi kapur.

Tingginya elemen penyebab polusi ini dapat memperlambat proses pembentukan clinker (pada reaksi hidratisasi semen) dan menghambat kenaikan pH (pada reaksi kapur) sehingga hal ini menyebabkan terhambatnya sampel dalam mencapai performa mekanik yang maksimal. Hal ini dapat disimak dari tabel 1 dimana terlihat dari hasil Toxicity Characteristic Leaching procedure (TCLP) ditemukan bahwa sedimen berasal dari lokasi L1 jauh lebih terpolusi dari sedimen L2. Terutama Cadmium (Cd) dan Cooper (Cu). Faktor ini yang menyebabkan terhambatnya reaksi binder (semen dan kapur) sehingga sampel dengan sedimen dari lokasi L1 (CEMS-LIM5-L1) menghasilkan nilai daya tekan (UCS) lebih kecil dari sedimen dari lokasi L2 (CEMS-LIM5-L2). Periode curing age jangka panjang (60-100 hari) hasil percobaan memiliki pola yang sama dengan Periode curing age menengah, sampel dari Lokasi L2 (CEMS-LIM5-L2) masih menunjukkan hasil percobaan daya tekan yang terbaik, diikuti oleh (CEMS-LIM5-L1) dan (CEMS-LIM10-L1). Sampel dari lokasi L2 (CEMS-LIM5-L2) menunjukkan peningkatan yang tinggi dari kekuatan terhadap daya tekan, hal ini disebabkan oleh reaksi dari hidratisasi dari kapur dalam menaikkan pH dan hidratisasi dari ion Kalsium dan ion Aluminium lalu membentuk gel C-S-H dan C-A-H. Sampel dengan formulasi yang sama dengan sedimen dari L1 (CEMS-LIM5-L1) tidak memperlihatkan peningkatan daya tahan terhadap daya tekan sebaik sampel dari L2. Peningkatan nilai daya tekan pada hari ke 60 dan 90 disebabkan oleh reaksi hidratisasi kapur, hal ini dapat dibuktikan dengan memperhatikan gambar 7 dimana evolusi daya tekan sampel tanpa ada campuran kapur (0%) didalamnya (CEMS-LIM0), sampel ini hampir tidak memperlihatkan peningkatan nilai daya tekan setelah hari ke 28. Absennya kehadiran kapur dalam sedimen ini yang membuat tidak ada peningkatan daya tekan (UCS) karena setelah 28 hari, menurut teori, reaksi semen (hidratisasi clinker) hampir selesai setelah 28 hari. Hal ini dapat diverifikasi apabila kita



perhatikan bahwa evolusi nilai daya tekan sampel ini (CEM5-LIMO) pada periode curing age dari 28 hari sampai 100 hari hampir sama dengan sampel origin (tanpa binder).

3.4 Identifikasi Karakteristik kimia

Percobaan kimia ini direalisasikan untuk mengidentifikasi kadar polusi dari sedimen hasil pekerjaan pengerukan dari pelabuhan Port en Bessin. Percobaan kimia ini dilakukan dengan metode Toxicity Characteristic Leaching Procedure (TCLP). Percobaan ini dilakukan dengan metode analisis EPA SW 846, jenis metode tergantung atas elemen yang diuji, contohnya untuk Cadmium (Cd), Nickel (Ni), Barium (Ba), Chromium (Cr), Silver (Ag), Cobalt (Co) digunakan metode EPA SW 846-AAS dan untuk Selenium (Se) EPA SW 7741-AAS. Waktu yang diperlukan dari mulai persiapan sampel hingga hasil untuk menyelesaikan percobaan TCLP ini adalah 7 hari.

Hasil dari percobaan TCLP ini dapat dilihat pada kolom dibawah ini. Hasil percobaan direalisasikan pada sedimen hasil pekerjaan pengerukan pada 2 lokasi yang berbeda (L1 dan L2) dengan 3 sampel untuk mendapatkan variasi mewakili setiap sedimen dilokasi pengambilan.

Dari hasil percobaan TCLP dapat kita perhatikan bahwa sedimen berasal dari Bessin no.1 (L1) menunjukkan hasil yang tinggi dibanding sedimen yang diambil pada depot perbaikan kapal (L2). Hal ini menunjukkan bahwa kegiatan industri pelabuhan di daerah alur Bessin no.1 lebih berpotensi dalam memproduksi sedimen berpolusi dibanding Bessin no.2. Melalui hasil percobaan TCLP ini juga dapat kita simpulkan bahwa sedimen hasil pekerjaan pengerukan dari Pelabuhan Port en Bessin, dapat dikategorikan sedimen dengan tingkat polusi yang cukup penting. Cadmium (Cd) dan Tembaga (Cu) merupakan elemen yang terlihat menunjukkan kuantitas cukup tinggi dalam sedimen Pelabuhan Port en Bessin, selain Cd dan Cu, kita dapat memperhatikan juga nilai Zinc (Zn) yang diatas rata-rata nilai rata-rata.

Tabel 2. Hasil Leaching Test dari sedimen Pelabuhan Port en Bessin.

Elemen	Kondisi Origin		Kondisi Origin (2)		Setelah Proses Pengeringan	
	L1	L2	L1	L2	L1	L2
Nickel, Ni	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05
Cadmium, Cd	3.97	0.9	5.29	0.75	3.09	0.15
Chromium, Cr	<0.01	<0.01	<0.01	<0.01	<0.01	<0.01
Copper, Cu	7.6	<0.01	3.7	0.2	2.05	0.1
Lead, Pb	<0.01	<0.01	<0.01	<0.01	<0.01	<0.01
Zinc, Zn	28.8	10.4	37.1	17.2	21.3	9.04
Mercury, Hg	<0.0002	<0.0002	<0.0002	<0.0002	<0.0002	<0.0002
Arsenic, As***	<0.002	<0.002	<0.002	<0.002	<0.002	<0.002

Elemen-elemen tersebut apabila mencapai kadar yang tinggi dapat menimbulkan bahaya bahaya (lihat resiko kematian) apabila bersentuhan dengan manusia. Pemerintah Perancis mengeluarkan peraturan menyangkut ambang batas polusi dari sedimen hasil pekerjaan pengerukan. Ambang batas dari polusi tersebut dapat diperhatikan di Tabel 3. Pada tabel diatas ini terlihat ambang batas dari elemen polusi yang dapat kita kategorikan dalam 3 golongan. Peneliti menggunakan ambang batas ini sebagai referensi dalam penelitian ini. Berdasarkan Ambang batas yang digunakan di Perancis, dapat kita simak bahwa dengan kandungan mereka yang tinggi dalam sampel maka elemen kandungan Cadmium dan Tembaga tergolong dalam kategori limbah berbahaya, dan elemen Zinc termasuk dalam kategori golongan limbah tidak berbahaya.

Tabel 3 Ambang batas kadar limbah sedimen hasil pekerjaan pengerukan

Elemen	N1	N2
	Batas limbah tidak berbahaya	Batas limbah berbahaya
Nickel (Ni)	37	74
Cadmium (Cd)	1.2	2.4
Chromium (Cr)	90	180
Copper (Cu)	45	90
Lead (Pb)	100	200
Zinc (Zn)	276	552
Mercury (Hg)	0.4	0.8
Arsenic (As)	25	50

4. KESIMPULAN

Penelitian ini direalisasikan untuk mencari aplikasi reutilisasi sedimen hasil pekerjaan pengerukan sehingga tindakan pembuangan sedimen hasil pekerjaan pengerukan tersebut dapat dihentikan. Hal ini diperkuat oleh percobaan kimia melalui percobaan TCLP, hasil yang diperoleh menunjukkan sedimen mengandung elemen Cu dan Cd yang cukup tinggi, dan apabila diperbandingkan dengan referensi batas polusi sedimen yang digunakan di Eropah, Sedimen tersebut termasuk dalam kategori limbah berbahaya. Karakteristik mekanik dari sedimen origin berdasarkan penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa sedimen terkait termasuk dalam kategori tanah liat dengan plastisitas rendah, dengan ukuran mayoritas sekitar 66-78 μm . Percobaan Proctor dan CBR menunjukkan bahwa sedimen tersebut dengan campuran binder seperti semen dan kapur dengan persentase kapur 10% menunjukkan hasil IPI yang tertinggi. Efek dari binder semen maupun kapur dapat diidentifikasi melalui percobaan daya tekan (*unconfined compressive strength*). Melalui percobaan ini diketahui bahwa penambahan persentase semen mempengaruhi performa mekanik pada periode curing age jangka pendek (7-14 hari) dan penambahan persentase kapur mempengaruhi performa mekanik pada periode curing age jangka panjang (60-100 hari). Pengaruh kadar limbah pada sedimen juga diidentifikasi melalui percobaan ini, dimana sedimen L1 (dengan kadar polusi lebih tinggi) memperlihatkan performa mekanik lebih rendah dibanding L1. Komposisi binder yang menghasilkan performa mekanik terbaik adalah komposisi dengan 5% semen dan 5% kapur. Sampel dengan komposisi diatas tersebut dapat digunakan dalam pekerjaan pembangunan jalan dimana persyaratan nilai daya tekan diatas 1 MPa dapat dipenuhi oleh sampel.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Colin D. *Valorisation des sédiments fins de dragage en technique routière* Tesis Doktor, l'Université de Caen, 373 halaman [2] Situmorang, M., Sinaga, M., Tarigan, D.A., Sitorus, C.J, dan Tobing, A.M.L., (2011), *The Affectivity of Innovated Chemistry Learning* (2004)
- Duan ZHIBO *Caractérisation, Stabilisation et solidification de sédiment marin*, Tesis Doktor, Université de Caen, 245 halaman (2008)
- Detzner, H. D., A. Nelzband, et al. *Dredged Material Management In Hambur*, Terra et Aqua 98(September): 314 (2004)
- Silitonga, Ernesto *Valorisation des sédiments marins contaminés par solidification/ stabilisation à base de liants hydrauliques et de fumée de silice* » Tesis Doktor, Université de Caen, 267 hal (2010)
- Heise, S., F. Claus, et al. *Studie zur Schadstoffbelastung der Sedimente im Elbeinzugsgebiet. Ursachen und Trends*. Hamburg, Hamburg Port Authority: 195 (2005)
- Javad BEHMANESH *Etude de la durabilité d'un sédiment, traité au ciment et additifs*. Tesis Doktor, l'Université de Caen. 214 halaman (2008)
- Silitonga E., Levacher D., Mezazigh S., *Effects of the use of fly ash as a binder on the mechanical behaviour of treated dredged sediments*; Environmental Technology, Volume 3 Published by Taylor and Francis Group. (2009)
- Silitonga E., Shrivastava A., Levacher D. (2008) *Influence of fly ash addition on the mechanical properties of treated dredged material*. Proceeding of International Symposium on Sediment Management, Lille, France. 9-11 Juillet (2009)
- Silitonga E., Mezazigh S., Levacher D. (2008) *Investigating the influence of dredged material stabilized by pozzolanic binders on geotechnical properties*. Proceeding of Xèmes Journées Nationales Génie Côtier-Genie Civil, Sophia Antipolis, France, 14-18 Octobre (2008)
- Silitonga E., Levacher D., Mezazigh S., *Effects of the use of fly ash as a binder on the mechanical behaviour of treated dredged sediments*; Environmental Technology, Volume 3 Published by Taylor and Francis Group (2009)