

## STUDI PENGGUNAAN ASPAL EMULSI BERBAHAN ASPAL ALAM BUTON SEBAGAI BAHAN PENGIKAT TERHADAP NILAI STABILITAS CAMPURAN ASPAL

M. Tumpu<sup>1\*</sup>, M. W. Tjaronge<sup>2</sup>, Parea R. Rangan<sup>3</sup> dan Mansyur<sup>4</sup>

<sup>1\*</sup>Program Studi S2-Manajemen Bencana, Sekolah Pascasarjana, Universitas Hasanuddin, Makassar, Indonesia

e-mail: [pareausanrangan68@gmail.com](mailto:pareausanrangan68@gmail.com)

<sup>2</sup>Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin, Toraja, Indonesia e-mail: [tjaronge@yahoo.co.jp](mailto:tjaronge@yahoo.co.jp)

<sup>3</sup>Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Kristen Indonesia Toraja, Toraja, Indonesia e-mail: [pareausanrangan68@gmail.com](mailto:pareausanrangan68@gmail.com)

<sup>4</sup>Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas SembilanBelas November, Kolaka, Indonesia

e-mail: [mansyurusn14@gmail.com](mailto:mansyurusn14@gmail.com)

### ABSTRAK

Penelitian ini merupakan salah satu bagian dari usaha untuk mengembangkan aspal emulsi yang menggunakan Bitumen Hasil Ekstraksi Aspal Alam Buton (BHEAAB) sebagai bahan pengikat. Bitumen hasil ekstraksi aspal alam Buton (BHEAAB) terdiri dari 30% dari aspal dan 70% dari mineral. Aspal diekstrak dari BHEAAB dicampur dengan emulsi kationik, minyak tanah, asam klorida, kalsium klorida dan air untuk menghasilkan aspal emulsi. Spesimen Marshall digunakan untuk menunjukkan nilai stabilitas campuran aspal emulsi yang mengandung BHEAAB. Hasil uji menunjukkan bahwa penerapan aspal emulsi yang dibuat dengan BHEAAB dalam produksi aspal beton memperoleh hasil campuran dengan stabilitas yang baik. Selanjutnya, meningkatnya waktu pemeraman akan meningkatkan nilai stabilitas dan menyebabkan penurunan *flow* dalam semua campuran aspal emulsi.

Kata kunci: Aspal emulsi, Bitumen Hasil Ekstraksi Aspal Alam Buton (BHEAAB), stabilitas, flow

### PENDAHULUAN

Ditinjau dari pelaksanaan pekerjaan penggunaan aspal emulsi lebih mudah, hemat bahan bakar dan lebih ramah lingkungan dibandingkan penggunaan aspal keras. Proses pencampuran aspal keras dengan material lain/agregat membutuhkan *asphalt mixing plant* (AMP) dan pada suhu yang mencapai 140 °C atau dikenal dengan istilah campuran panas (*hot mix*). Sementara untuk proses pencampuran aspal emulsi lebih sederhana hanya membutuhkan *concrete mixer* atau molen sebagai alat pencampur menggunakan air sebagai bahan pengemulsi dan bahan aditif. Proses ini dinamakan campuran dingin atau *cold mix*. Berdasarkan analisa EI untuk memproduksi 1 ton campuran hot mix diperlukan bahan bakar solar rata-rata 9,15 liter, sementara untuk proses *cold mix* diperlukan rata-rata 1,02 liter per ton campuran. Untuk penghamparan di lokasi pekerjaan suhu aspal hot mix harus berkisar 100°C – 120°C yang tentu saja hal ini sulit dipertahankan jika cuaca hujan, sedangkan *cold mix* dihampar pada suhu ruangan berkisar 25°C – 32°C sehingga pada saat pelaksanaannya cuaca tidak terlalu berpengaruh. Selain dari itu jalan yang lokasinya jauh dari AMP, terutama jalan yang terletak di pedalaman (pelosok) butuh penanganan yang sesegera mungkin dilakukan [13]. Penelitian ini bertujuan melihat kadar aspal optimum dan nilai stabilitas di dalam campuran aspal emulsi yang menggunakan BHEAAB sebagai bahan padatnya.

Kadar kandungan aspal emulsi yang divariasikan yaitu 4,5%, 5%, 5,5%, 6% dan 6,5% yang merupakan variabel terikat (*dependent variable*) dan masa *curing* merupakan variabel bebas (*independent variable*). Jenis aspal emulsi difokuskan pada aspal emulsi jenis *Cationic Slow Setting* (CSS-1h) yang merupakan aspal dari bitumen hasil ekstraksi aspal alam Buton.



## TINJAUAN PUSTAKA

### Aspal Emulsi

Aspal emulsi adalah aspal cair yang dihasilkan dengan cara mendispersikan aspal keras bitumen ke dalam air atau sebaliknya dengan bantuan bahan pengemulsi. Aspal emulsi merupakan hasil dispersi bahan aspal semen dalam air secara merata dengan menggunakan *emulsifier* yang berfungsi mengikat molekul aspal dengan molekul air. Dalam suatu campuran emulsi, kandungan aspal umumnya berkisar  $\pm 55-75\%$  dan kandungan bahan pengemulsi (*emulsifier*)  $\pm 3\%$  [13].

Aspal emulsi dapat dikelompokkan menurut jenis muatan listriknya dan menurut kecepatan pengerasannya. Berdasarkan muatan listrik yang dikandungnya, aspal emulsi dapat dibedakan menjadi [2, 17] :

- Aspal emulsi kationik atau disebut aspal emulsi asam adalah aspal emulsi yang bermuatan positif [7,8,11,13].
- Aspal emulsi anionik atau disebut aspal emulsi alkali adalah aspal emulsi yang bermuatan negatif dan banyak digunakan untuk melapisi batuan basa [10].
- Aspal emulsi monionik adalah aspal emulsi yang tidak bermuatan listrik [10].

Berdasarkan kecepatan pengerasannya, aspal emulsi dibedakan menjadi [9] :

- Aspal emulsi RS (*Rapid Setting*), direncanakan mempunyai tingkat reaksi yang cepat dengan agregat penyertanya dan berubahnya emulsi ke aspal. Jenis RS akan menghasilkan lapisan film yang relatif tebal.
- Aspal emulsi MS (*Medium Setting*), direncanakan memiliki tingkat pencampuran medium dengan sasaran agregat kasar. Karena jenis ini tidak akan memecah jika berhubungan dengan agregat, maka campuran yang menggunakan jenis ini akan tetap dapat dihamparkan dalam beberapa menit.
- Aspal emulsi SS (*Slow Setting*), jenis ini direncanakan untuk hasil pencampuran yang memiliki stabilitas tinggi. Jenis ini digunakan dengan agregat bergradasi padat dan mengandung kadar agregat halus yang tinggi.

### Aspal Buton

Aspal Buton merupakan aspal alam yang berada di Indonesia, yaitu di Pulau Buton, Sulawesi Tenggara. Asbuton atau Aspal batu Buton ini pada umumnya berbentuk padat yang terbentuk secara alami akibat proses geologi. Proses terbentuknya asbuton berasal dari minyak bumi yang terdorong muncul ke permukaan menyusup di antara batuan yang *porous* [12].

Kebutuhan aspal nasional Indonesia sekitar 1,2 juta ton per tahun. Dari kebutuhan ini, baru 0,6 juta ton saja yang dapat dipenuhi oleh PT. Pertamina sedangkan sisanya dipenuhi melalui impor. Sementara ketersediaan aspal minyak semakin terbatas dan harga yang cenderung naik terus seiring dengan harga pasar minyak mentah dunia [16]. Kecenderungan komposisi kimia bitumen Asbuton dan aspal minyak disajikan pada Tabel 1. Untuk dapat digunakan sebagai bahan perkerasan, ada beberapa persyaratan yang harus dipenuhi Aspal Buton Granular. Spesifikasi yang disyaratkan oleh Departemen Pekerjaan Umum ditunjukkan pada Tabel 2.

Tabel 1. Tipikal hasil analisa kimia bitumen Asbuton dan aspal minyak menurut Puslitbang (Departemen PU, 2007)

No.	Jenis Pengujian	Bitumen Asbuton	Aspal Minyak
1	Asphaltene, %	51,32	21,71
2	Malthene, %	5,61	1,29
	· Nitrogen Bases (N)	26,67	29,77

	· Acidaffis I (AI)	11,77	31,12
	· Paraffins (P)	4,61	16,10
3	N/P	1,27	0,08
4	Parameter Komposisi Malthene (N+AI)/(AI+P)	1,97	0,66

Tabel 2. Ketentuan Aspal Buton Granular

Sifat - Sifat Asbuton	Metode Pengujian	Tipe			
		5/20	15/20	15/25	20/25
Kadar Bitumen Asbuton; %	SNI 03-3640-1994	18-22	18-22	23-27	23-27
Ukuran butir asbuton butir					
Lolos ayakan No.4 (4,75 mm); %	SNI 03-1968-1990	100	100	100	100
Lolos ayakan No.8 (2,36 mm); %	SNI 03-1968-1990	100	100	100	Min. 95
Lolos ayakan No.16 (1,18 mm); %	SNI 03-1968-1990	Min. 95	Min. 95	Min. 95	Min. 75
Kadar air, %	SNI 06-2490-1991	Maks. 2	Maks. 2	Maks. 2	Maks. 2
Penetrasi Aspal asbuton pada 25,100 g, 0,5 detik ; 0,1 mm	SNI 06-2456-1991	≤10	10-18	10-18	19-22

## Agregat

Agregat merupakan partikel mineral yang digunakan sebagai bahan campuran pada berbagai jenis campuran melekat seperti beton, pondasi dasar jalan, campuran aspal, dan lain-lain (Atkins, H. N., PE., 1997). Agregat merupakan komponen pokok dalam perkerasan aspal bahkan persentasenya mencapai 90% - 95% dari berat keseluruhan campuran atau sekitar 77% - 85% terhadap persentase volume (Mutohar, Y., 2002).

Agregat atau batu, atau granular material adalah material berbutir yang keras dan kompak. Istilah agregat mencakup antara lain batu bulat, batu pecah, abu batu, dan pasir. Agregat mempunyai peranan yang sangat penting dalam prasarana transportasi, khususnya dalam hal ini pada perkerasan jalan. Daya dukung perkerasan jalan ditentukan sebagian besar oleh karakteristik agregat yang digunakan. Pemilihan agregat yang tepat dan memenuhi persyaratan akan sangat menentukan dalam keberhasilan pembangunan atau pemeliharaan jalan [10]. Kualitas suatu agregat sangat dipengaruhi oleh sifat-sifat yang dikandungnya. Diantara sifat-sifat yang ada yaitu *strength* atau kekuatan, *durability* atau keawetan, *adhesiveness* atau daya rekat terhadap aspal dan *workability* atau kemudahan dalam pelaksanaan [12, 15].

## Bitumen Hasil Ekstraksi Aspal Alam Buton (BHEAAB)

Pada awalnya, aspal-aspal hanya diolah oleh PT Perusahaan Aspal Negara. Selanjutnya, ada juga BUMN PT Sarana Karya dan ada beberapa investor swasta lainnya yang mulai ikut menanam modal di dunia aspal alam Buton. Lokasi yang berpotensi menjadi daerah penambangan asbuton di Pulau Buton yaitu Waisiu, Kabungka, Winto, Wariti, Lawele dan Epe yang tersebar sekitar 70.000 ha dari Teluk Sampolawa di sebelah Selatan sampai ke Teluk Lawele di sebelah Utara. PT. Buton Asphalt Indonesia merupakan salah satu perusahaan yang berhasil mengolah Asbuton menjadi aspal siap pakai. Salah satu produknya adalah *Buton Rock Asphalt* (BRA). Produk yang diproduksi berbentuk granular berukuran 1,2 mm ini merupakan hasil pengolahan aspal alam yang melewati proses pemilahan, penghancuran, dan pengeringan. BRA ini kemudian digunakan sebagai *bituminous modifier* untuk campuran aspal minyak dalam pengeras jalan. Dalam halaman web Global Trade Alibaba, BRA dijual dengan harga mencapai 250 USD/ton. Namun, pengembangan ini hanyalah memodifikasi batuan aspal itu sendiri tanpa mengolah aspal murni yang terkandung di dalamnya. Belum ada industri yang berhasil mengekstrak bitumen dalam Asbuton tersebut secara ekonomis. Berdasarkan banyak penelitian di Indonesia yang spesifik membahas ekstraksi dalam Asbuton, pelarut yang bisa digunakan adalah kerosin (Sayono, 2000), n-heksana (Purwono dkk., 2005), dan TCE (trichloroethilen). Novia (2001) juga telah melakukan penelitian mengenai



ekstraksi multi-stage *counter current*. Sebaliknya, Purwono (2005) juga telah secara teknis meneliti mengenai ekstraksi Asbuton dengan menggunakan metode *multi-stage cross current* dengan pelarut n-haksana. Namun tak satu pun yang berhasil diterapkan dalam skala industri (Illyin, 2012).

Ekstraksi asbuton dapat dilakukan secara total hingga mendapatkan bitumen asbuton murni atau untuk memanfaatkan keunggulan mineral asbuton sebagai *filler*, ekstraksi dilakukan hingga mencapai kadar bitumen tertentu. Produk ekstraksi asbuton dalam campuran beraspal dapat digunakan sebagai bahan tambah (*additive*) aspal atau sebagai bahan pengikat sebagaimana halnya aspal standar siap pakai atau setara aspal keras. Teknologi yang saat ini sedang dikembangkan adalah teknologi asbuton ekstraksi. Bitumen murni diperoleh dari hasil ekstraksi asbuton dengan metilen-klorida sebagai pelarut atau minyak tanah atau pelarut lainnya. Penggunaan Asbuton murni yang karakteristiknya sudah standar seperti aspal minyak, adalah sebagai substitusi aspal minyak sampai 100% (Nyoman Suaryana, 2008).

Dhani Ardhyanto (2012) Penelitian tentang “Ekstraksi Asbuton Dengan Metode Asbuton Emulsi Ditinjau dari Konsentrasi HCL dan Waktu Ekstraksi Menggunakan *Emulgator Cocamide Dea*” telah dilakukan Dhani Ardhyanto tahun 2012. Hasil pengujian kemurnian asbuton emulsi diperoleh presentase bitumen yang semakin meningkat seiring dengan bertambahnya waktu ekstraksi dan diketahui konsentrasi HCL sebesar 1,25% dengan waktu ekstraksi 25 menit, menghasilkan kadar bitumen tertinggi sebesar 57,19%. Hasil pengujian berat jenis asbuton emulsi diperoleh berat jenis rata-rata asbuton emulsi mengalami penurunan sebanding dengan lamanya waktu ekstraksi. Hasil pengujian kadar air RO pada asbuton emulsi dengan konsentrasi HCL sebesar 1,25% diketahui semakin lama waktu ekstraksi maka kadar air RO asbuton emulsi semakin meningkat. Berdasarkan pengujian dan analisa yang telah dilakukan, didapat komposisi asbuton emulsi terbaik, terdiri dari asbuton butir tipe 5/20 sebesar 41.67% berat, kerosin 8.33%, asam klorida (HCl) 1.25%, Cocamide DEA 1%, air RO 47.75% dan waktu ekstraksi selama 25 menit dengan kecepatan mesin ekstraksi 2000 rpm.

Mei. Y,Y and Ning. Z,X (2010) Penelitian tentang “ *Research on High Temperature Rheological Characteristics of Asphalt Mastic with Indonesian Buton Rock Asphalt (BRA)* “ yang dilakukan oleh Yin Ying Mei dan Zhang Xiao Ning tahun 2010. Hasil penelitian menunjukkan hasil menunjukkan bahwa parameter komponen elastisitas dan alur dari aspal mastic mengandung mineral filler yang meningkat setiap penambahan BRA dan BRA dapat meningkatkan karakteristik rheologi aspal mastic pada suhu tinggi.

Bahan baku untuk membuat aspal hasil ekstraksi asbuton ini dapat dilakukan dari asbuton dengan nilai penetrasi rendah (misal asbuton eks Kabungka) atau asbuton dengan nilai penetrasi tinggi (misal asbuton eks Lawele). Bahan pelarut yang dapat digunakan untuk ekstraksi asbuton diantaranya adalah kerosin, alkosol, neptha, normal heptan, asam sulfat dan trichlor ethylene (TCE).

Terdapat beberapa produk hasil ekstraksi (*refine*) asbuton dengan kadar/kandungan bitumen antara 60 hingga 100%. Apabila bitumen hasil ekstraksi yang keras (penetrasi rendah) maka untuk membuat bitumen tersebut setara dengan aspal keras pen 40 dan pen 60 dapat dilunakkan dengan bahan pelunak (minyak berat) dengan komposisi tertentu.

Metode pengujian kadar beraspal dengan cara ekstraksi berdasarkan SNI 03-3640-1994 dengan menggunakan alat soklet merupakan metode yang bertujuan untuk mengetahui kadar aspal dalam campuran. Peralatan yang digunakan dalam pengujian ini harus memenuhi sertifikat kalibrasi. Persyaratan benda uji adalah sebagai berikut :

- Benda uji harus dalam keadaan kering;
- Benda uji harus dibagi empat secara merata;
- Berat mineral atau agregat dalam campuran beraspal harus dihitung dari jumlah berat mineral yang ada dalam kertas saring ditambah berat mineral yang ada dalam larutan aspal.

Hasil ekstraksi asbuton yang masih memiliki mineral antara 50% sampai dengan 60%, agar dapat dimanfaatkan sebagai bahan pengikat masih memerlukan pelunak atau peremaja sehingga yang selama ini telah digunakan dilapangan adalah dengan mencampurkan hasil ekstraksi tersebut dengan aspal keras atau

dikenal dengan istilah ‘Aspal Yang Dimodifikasi Dengan Asbuton’. Persyaratan aspal keras yang dimodifikasi dengan asbuton diperlihatkan pada Tabel 3. Adapun bitumen asbuton hasil ekstraksi dengan kadar/kandungan bitumen 100% atau ‘Bitumen Asbuton Modifikasi’ yang memiliki nilai penetrasi berkisar antara 40 dmm sampai dengan 60 dmm, harus memenuhi persyaratan sesuai yang diperlihatkan pada Tabel 4.

Tabel 3. Persyaratan aspal yang dimodifikasi dengan Asbuton (Departemen PU, 2006)

No.	Jenis Pengujian	Metode	Persyaratan
1	Penetrasi, 25°C; 100 gr, 5 detik; 0,1 mm	SNI 06-2456-1991	40-60
2	Titik Lembek, °C	SNI 06-2434-1991	Min. 55
3	Titik Nyala, °C	SNI 06-2433-1991	Min. 225
4	Daktilitas; 25°C, cm	SNI 06-2432-1991	Min. 50
5	Berat Jenis	SNI 06-2441-1991	Min. 1,0
6	Kelarutan dalam Trichlor Etylen, % berat	RSNI M-04-2004	Min. 90
7	Penurunan Berat (dengan TFOT), % berat	SNI 06-2440-1991	Maks. 1
8	Penetrasi Setelah Kehilangan Berat, % asli	SNI 06-2456-1991	Min. 55
9	Daktilitas Setelah TFOT, cm	SNI 06-2432-1991	Min. 25
10	Mineral Lolos Saringan No. 100, %*	SNI 03-1968-1990	Min. 90

Tabel 4. Persyaratan bitumen Asbuton Modifikasi (Departemen PU, 2006)

No.	Jenis Pengujian	Metode	Persyaratan
1	Penetrasi, 25°C; 100 gr, 5 detik; 0,1 mm	SNI 06-2456-1991	40-60
2	Titik Lembek, °C	SNI 06-2434-1991	Min. 55
3	Titik Nyala, °C	SNI 06-2433-1991	Min. 225
4	Daktilitas; 25°C, cm	SNI 06-2432-1991	Min. 50
5	Berat Jenis	SNI 06-2441-1991	Min. 1,0
6	Kelarutan dalam Trichlor Etylen, % berat	RSNI M-04-2004	Min. 99
7	Penurunan Berat (dengan TFOT), % berat	SNI 06-2440-1991	Maks. 1
8	Penetrasi Setelah Kehilangan Berat, % asli	SNI 06-2456-1991	Min. 55
9	Daktilitas Setelah Penurunan Berat, cm	SNI 06-2432-1991	Min. 50

## Pengujian Campuran Aspal dengan Metode Marshall

Rancangan campuran berdasarkan metode Marshall ditemukan oleh Bruce Marshall, dan telah distandarisasi oleh ASTM ataupun AASHTO melalui beberapa modifikasi, yaitu ASTM D 1559-76, atau AASHTO T-245-90. Prinsip dasar metode *Marshall* adalah pemeriksaan stabilitas dan kelelahan (*flow*), serta analisis kepadatan dan pori dari campuran padat yang terbentuk.

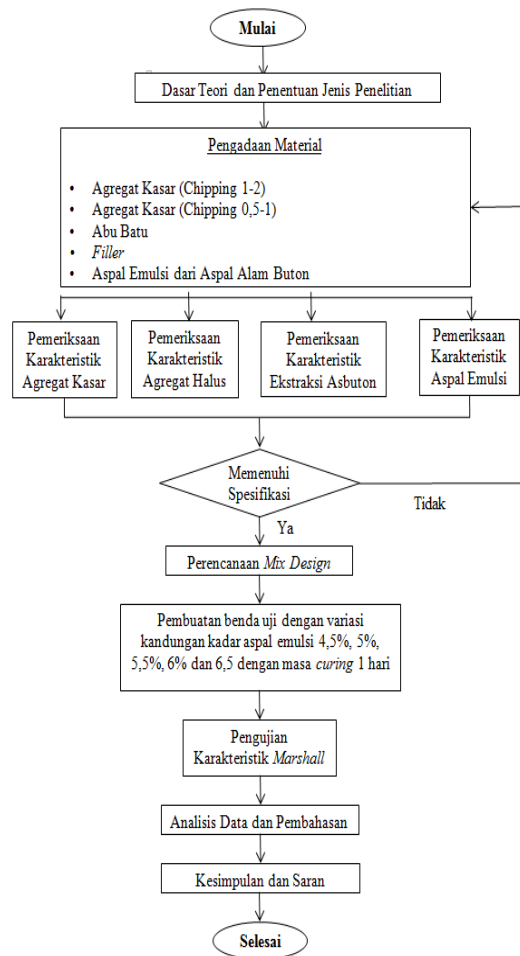
Jumlah benda uji yang disiapkan ditentukan dari tujuan dilakukannya uji *Marshall* tersebut. AASHTO menetapkan minimal 3 buah benda uji untuk setiap kadar aspal yang digunakan [1]. Prinsip dasar dari metode *Marshall* adalah pemeriksaan stabilitas dan kelelahan (*flow*) [5].

## METODE PENELITIAN

### Diagram Alir Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode eksperimen di laboratorium. Aspal beton diproduksi dengan menggunakan jenis agregat yang langsung berasal dari *stone crusher*, dan bahan pengikat berupa aspal emulsi yang berasal dari bitumen hasil ekstraksi aspal alam Buton.

Penelitian ini dilaksanakan di Laboratorium Eco Material Departemen Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Kampus Gowa untuk penyiapan agregat dan benda uji sedangkan untuk pengujian *Marshall* dilaksanakan di Laboratorium Pengujian Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) VI Makassar. Adapun diagram alir penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Diagram alir penelitian

### Pengujian Karakteristik Agregat

Jenis pengujian dan metode pengujian agregat kasar (*chipping*), abu batu, serta *filler* ditunjukkan pada Tabel 5 dan Tabel 6.

Tabel 5. Metode pengujian karakteristik agregat kasar

Pengujian	Metode Pengujian
Penyerapan Air	SNI 03-1969-1990
Berat Jenis	SNI 03-1969-1990
Indeks Kepipihan	RSNI T-01-2005
Keausan Agregat	SNI 2417-2008

Tabel 6. Metode pengujian karakteristik abu batu dan *filler*

Pengujian	Metode Pengujian
Penyerapan Air	SNI 03-1970-1990
Berat Jenis	SNI 03-1970-1990
Sand Equivalent	SNI 03-4428-1997

## Pengujian Karakteristik Bitumen Hasil Ekstraksi Aspal Alam Buton (BHEAAB)

Pengujian karakteristik bitumen hasil ekstraksi aspal alam Buton yang akan digunakan dalam pembuatan benda uji bertujuan untuk mengevaluasi kelayakan kinerja dari aspal yang digunakan dalam pembuatan aspal emulsi yang diprasyaratkan oleh Standar Nasional Indonesia (SNI). Jenis pengujian serta metode pengujian yang digunakan ditunjukkan pada Tabel 7.

Tabel 7. Pengujian karakteristik Bitumen Hasil Ekstraksi Aspal Alam Buton (BHEAAB)

Jenis Pengujian	Metode
Penetrasi pada 25 °C, 100g, 5 dtk	SNI 06 2456-1991
Titik lembek	SNI 06-2434-1991
Daktilitas pada 25 °C	SNI 06-2432-1991
Kelarutan dalam C <sub>2</sub> HCl <sub>3</sub>	SNI 06-2438-1991
Titik nyala	SNI 06-2433-1991
Berat Jenis	SNI 06-2441-1991
Kehilangan berat 163°C (TFOT)	SNI 06-2440-1991
Penetrasi setelah TFOT	SNI 06-2456-1991
Viskositas 170 Cst	
Viskositas 280 Cst	

## Pengujian Aspal Emulsi

Pengujian aspal emulsi dari bitumen hasil ekstraksi aspal alam Buton bertujuan untuk mengevaluasi kelayakan kinerja dari aspal emulsi yang akan digunakan dalam pembuatan benda uji dan memenuhi spesifikasi yang disyaratkan oleh Standar Nasional Indonesia (SNI). Jenis pengujian serta metode pengujian yang digunakan ditunjukkan pada Tabel 8.

Tabel 8. Metode pengujian aspal emulsi

Jenis Pengujian	Metode
Kekentalan Saybolt Furol Pada 25°C	SNI 03-5721-2002
Stabilitas Penyimpanan 24 jam	SNI 03-5828-2002
Muatan Listrik Partikel	SNI 03-3644-1994
Analisa Saringan Tertahan No.20	SNI 03-3643-1994
Penyulingan	SNI 03-3642-1994
Kadar air, %	
Kadar minyak, %	
Kadar residu, %	
Penetrasi residu, 0,1 mm	SNI 06-2456-1991
Daktilitas residu, cm	SNI 06-2432-1991
Kelarutan residu dalam C <sub>2</sub> HCl <sub>2</sub>	SNI 06-2438-1991

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil Pemeriksaan Karakteristik Agregat

Pemeriksaan karakteristik agregat dilakukan untuk menentukan kelayakan agregat digunakan. Tabel 9 dan Tabel 10 masing-masing menunjukkan hasil pengujian karakteristik agregat kasar dan abu batu serta *filler* yang telah dilakukan.

Tabel 9. Hasil pemeriksaan agregat kasar

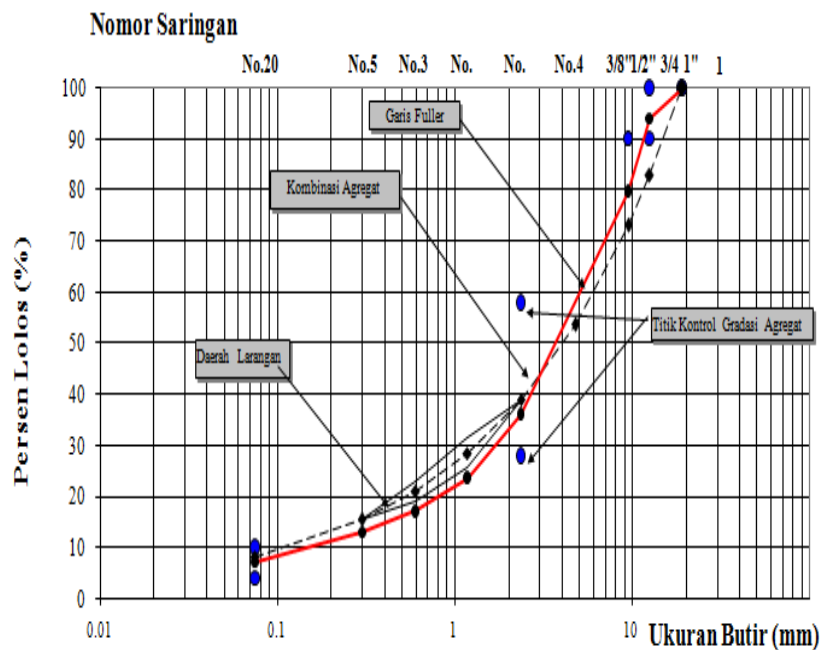
Pemeriksaan	(Batu Pecah)	
	0,5 - 1 (cm)	1 - 2 (cm)
Penyerapan air, %	2,071	2,080
Berat jenis bulk	2,622	2,627
Berat jenis <i>Saturated Surface Dry</i> (SSD)	2,677	2,682
Berat jenis semu	2,773	2,779
Indeks kepipihan, %	20,100	9,380
Keausan agregat, %	25,720	24,360

Tabel 10. Hasil pemeriksaan abu batu dan filler

Penyerapan air, %	2,792
Sand Equivalent, %	89,660
Berat jenis bulk	2,449
Berat jenis <i>Saturated Surface Dry</i> (SSD)	2,518
Berat jenis semu	2,629

### Penentuan Gradasi Campuran

Proporsi agregat gabungan didapatkan dari nilai perbandingan komposisi agregat rencana dikalikan dengan nilai persen lolos pada analisa saringan. Setelah itu, hasil yang diperoleh untuk semua komponen yaitu batu pecah 1-2 cm, batu pecah 0.5-1 cm dan abu batu kemudian dijumlahkan dan dilakukan analisa saringan hingga didapatkan persentase gabungan yang diharapkan. Selanjutnya, proporsi agregat gabungan yang telah diperoleh tersebut disesuaikan dengan nilai interval spesifikasi. Setelah itu, agregat gabungan serta interval spesifikasi diplot ke dalam grafik, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 2. Berdasarkan komposisi agregat yang diperoleh dibuat benda uji dengan variasi kandungan kadar aspal emulsi dari bitumen hasil ekstraksi aspal alam Buton 4,5%, 5%, 5,5%, 6% dan 6,5% dari berat total campuran. Jumlah benda uji untuk masing-masing kandungan kadar aspal emulsi adalah sebanyak 5 buah sehingga untuk total benda uji untuk keseluruhan variasi kandungan kadar aspal emulsi dari bitumen hasil ekstraksi aspal alam Buton adalah sebanyak 25 buah.



Gambar 2. Gradasi agregat gabungan



## Hasil Pemeriksaan Karakteristik Bitumen Hasil Ekstraksi Aspal Alam Buton (BHEAAB)

Karakteristik sifat fisik BHEAAB diperlihatkan oleh Tabel 11.

Tabel 11. Hasil pengujian karakteristik BHEAAB

Jenis Pengujian	Hasil Pengujian	Satuan
Penetrasi pada 25 °C, 100 g, 5 dtk	93,2	0,1 mm
Titik lembek	48	°C
Daktilitas pada 25 °C	37	cm
Kelarutan dlm C <sub>2</sub> HCl <sub>3</sub>	97,6	% berat
Titik nyala		°C
Berat Jenis	1,05	
Kehilangan berat 163°C (TFOT)	2,5	% berat
Penetrasi setelah TFOT	145,4	% asli
Viskositas 170 Cst	24	cm <sup>2</sup> /det
Viskositas 280 Cst		

Hasil pengujian karakteristik bitumen hasil ekstraksi aspal alam Buton yang ditampilkan pada Tabel 12 menunjukkan bahwa sebagian besar sifat fisik bitumen yang digunakan memenuhi spesifikasi Bina Marga untuk bitumen aspal emulsi yang disyaratkan. Agar Asbuton dapat dimanfaatkan di bidang perkerasan jalan maka pada prinsipnya bitumen harus diusahakan sedemikian rupa sehingga memiliki karakteristik mendekati karakteristik aspal minyak (aspal keras) untuk perkerasan jalan. Penetrasi pada 25°C, 100 g, 5 dtk sebesar 93,2 (dalam satuan 0,1 mm) ini menyerupai hasil yang diperoleh oleh Alberta Research Council, (1989) dalam Nyoman Suaryana (2008) [16].

## Hasil Pemeriksaan Karakteristik Aspal Emulsi yang berbasis BHEAAB

Tabel 12 memperlihatkan hasil pengujian karakteristik aspal emulsi yang berbasis BHEAAB.

Tabel 12. Hasil pemeriksaan karakteristik aspal emulsi berbasis BHEAAB

Pemeriksaan	Hasil Uji	Satuan
Viskositas, Saybolt Furol 77°F(25°C),5 s	24	cm <sup>2</sup> /dt
Pengendapan, 24-h,% a	0,7	% berat
Tertahan Saringan no. 20, % a	0,02	% asli
Kadar Residu, Penyulingan, % Residu,%	64,7	% asli
Penetrasi Aspal,77°F(25°C),100 g,5 s	83	0,1 mm
Daktilitas Aspal,77°F(25°C),5 cm/min,cm	44	cm
Kadar Aspal, %	97,7	% berat
Jenis Muatan Partikel	Positif	Positif

## Hasil Pemeriksaan Karakteristik Campuran Aspal Beton dengan Menggunakan Metode Marshall

Berdasarkan hasil pengujian *Marshall*, didapatkan nilai stabilitas yang ditunjukkan pada Tabel 13. Hasil pengujian memperlihatkan sama dengan campuran aspal yang menggunakan bitumen aspal minyak (*petroleuem bitumen*) ketika kandungan kadar aspal emulsi meningkat maka nilai stabilitas juga meningkat hingga mencapai suatu nilai optimum.

Tabel 13. Hasil pemeriksaan stabilitas



Kadar Aspal Emulsi (%)	Stabilitas (kg)
4.5	261,14
5	551,77
5.5	908,90
6	477,60
6.5	333,59

Nilai stabilitas yang diperoleh belum memenuhi semua spesifikasi khusus campuran dingin dengan Asbuton dan emulsi yang ditetapkan oleh Bina Marga tahun 2006, yaitu  $\geq 450$  kg. Rata-rata kenaikan nilai stabilitas hingga mencapai nilai optimum pada kadar aspal emulsi 5.5% yaitu 75.29% sedangkan rata-rata penurunan nilai stabilitas dari nilai optimum yaitu 38.8%. Dengan demikian, dapat kita ketahui bahwa kandungan kadar aspal emulsi optimum berada pada kandungan kadar aspal emulsi 5,5 %. Untuk kandungan kadar aspal emulsi 4,5% dan 6,5% belum memenuhi spesifikasi.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, maka diperoleh kesimpulan bahwa :

- Bitumen hasil ekstraksi aspal alam Buton dapat dibuat aspal emulsi
- Campuran aspal emulsi yang berbasis Bitumen Hasil Ekstraksi Aspal Alam Buton (BHEAAB) memiliki nilai stabilitas sebesar 908.9 kg pada kadar aspal optimum yaitu 5,5%.
- Aspal emulsi berbasis bitumen hasil ekstraksi aspal alam Buton (BHEAAB) dapat digunakan pada lapisan permukaan jenis AC-WC pada jalan dengan lalu lintas sedang dan ringan (lalu lintas rencana < 1 juta ESA).

## DAFTAR PUSTAKA

- AASHTO T 245-97 (ASTM D 1559-76). Resistance Plastic of Bituminous Mixtures Using Marshall Apparatus. *American Society for Testing and Materials*.
- James. 2006. *Overview of Asphalt Emulsion. Transportation Research Circular Number E-C102*. Washington: Transportation Research Board of National Academies.
- AkzoNobel. *Bitumen Emulsion*. Technical Bulletin. AkzoNobel.
- Annual Book of ASTM Standards, Section 4, volume 04.03, Road and Paving Materials; Pavement Management Technologies, (1994).
- Anonim, 1991. *SNI 06-2489-1991, Metode Pengujian Campuran Aspal Dengan Alat Marshall*, Badan Standar Nasional Jakarta.
- Anonim, 2011. *SNI 4798:2011, Spesifikasi Aspal Emulsi Kationik*, Badan Standar Nasional Jakarta.
- ASTM D2397. 2012. Standard Specification for Cationic Emulsified Asphalt. *American Society for Testing and Materials*.
- ASTM D977. 1998. Standard Specification For Emulsified Asphalt. *American Society for Testing and Materials*.
- Illyin A B, (2012). Produksi Aspal Dari Asbuton dengan Ekstraksi menggunakan Asam Asetat.
- Manual Pekerjaan Campuran Beraspal Panas Buku 1, 2006, Departemen Pekerjaan Umum.
- Pedoman Pembuatan Aspal Emulsi Jenis Kationik, No. 024/T/BM/1999, Lampiran No. 2 Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga N0. 76/KPTS/Db/1999 Tanggal 20 Desember 1999, Departemen Pekerjaan Umum.
- Pedoman Pemanfaatan Asbuton Buku 1, 2006, Departemen Pekerjaan Umum.

# KoNTekS17

Konferensi Nasional Teknik Sipil ke-17

Ridwan Hadi Rianto, (2007). Pengaruh Abu Sekam Sebagai Bahan Filler Terhadap Karakteristik Campuran Aspal Emulsi Bergradasi Rapat (CEBR).

Rosalina dan Mulizar, (2013). Penelitian Karakteristik Campuran Aspal Emulsi Bergradasi Rapat.

Shell Bitumen, *The Shell Bitumen Hand Book*, Shell Bitumen, Nottingham, 1990.

Nyoman Suaryana, (2008). Penelitian Pemanfaatan Asbuton Butir di Kolaka Sulawesi Tenggara-Indonesia.

Transportation Research, Number E-C 102, (2006). *Asphalt Emulsion Technology*.