

J32

by Jurnal 32

Submission date: 05-Feb-2023 06:01AM (UTC+0700)

Submission ID: 2006327649

File name: J32.pdf (1.43M)

Word count: 2871

Character count: 14096

PENGENDALIAN SAMPAH DI KECAMATAN ILIR TIMUR II DAN KECAMATAN ALANG-ALANG LEBAR KOTA PALEMBANG DENGAN MODEL *ROBUST COUNTERPART OPEN CAPACITATED VEHICLE ROUTING PROBLEM (RC-OCVRP)*

Yusuf Hartono¹, Fitri Maya Puspita², Nadia Zuliaty Syaputri³, Weni Dwi Pratiwi⁴

^{1,4}Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan Universitas Sriwijaya

^{2,3}Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Sriwijaya

Corresponding author: fitrimayapuspita@unsri.ac.id

Abstrak. Pada paper ini, *Robust Counterpart Model Open Capacitated Vehicle Routing Problem (RC-OCVRP)* telah dibentuk untuk mengoptimalkan pengangkutan sampah di Kecamatan Ilir Timur II dan Kecamatan Alang-Alang Lebar, Kota Palembang. Model ini diselesaikan dengan bantuan LINGO 13.0 diselesaikan oleh *solver Branch and Bound* untuk mendapatkan rute optimum. Untuk Kecamatan Ilir Timur II diperoleh bahwa jarak rute optimal pada WK I adalah 51,74 km, WK II 19,5 km, WK III 35,4 km, WK IV 40,22 km, WK V 38,54 km, WK VI 44,55 km, WK VII 57,2 km, dan WK VIII 39,26 km, dan untuk Kecamatan Alang-Alang Lebar diperoleh bahwa jarak rute optimal pada WK I adalah 62,87 km, WK II 57,74 km, WK III 30,44 km, dan WK IV 54,78 km.

Abstract. In this paper, *Robust Counterpart Model of Open Capacitated Vehicle Routing Problem (RC-OCVRP)* has been established to optimize garbage transportation in East Ilir District II and Alang-Alang Lebar Sub-district, Palembang City. This model is completed with the help of LINGO 13.0 completed by Branch and Bound solver to get the optimum route. For East Ilir District II it was found that the optimal route distance at WK I was 51.74 km, WK II 19.5 km, WK III 35.4 km, WK IV 40.22 km, WK V 38.54 km, WK VI 44.55 km, WK VII 57.2 km and WK VIII 39.26 km, and for Alang-Alang Lebar Sub-district, it is found that the optimal route distance at WK I is 62.87 km, WK II 57.74 km, WK III 30.44 km, and WK IV 54.78 km.

PENDAHULUAN

Bonus demografi adalah suatu populasi di mana penduduk memiliki jumlah usia angkatan kerja (15-64 tahun) mendominasi dibanding jumlah penduduk usia tidak produktif (13 tahun ke bawah dan 65 tahun ke atas). Indonesia diperkirakan akan mengalami bonus demografi pada kurun tahun 2012-2045 dengan jendela peluang antara tahun 2028-2031. Banyak program-program pemerintah yang di buat untuk menyambut bonus demografi yang hanya terjadi satu kali dalam sejarah perjalanan populasi, antara lain pembangunan kependudukan dan keluarga berencana, pembangunan pendidikan khususnya pelaksanaan Program Indonesia Pintar, pembangunan kesehatan khususnya pelaksanaan Program Indonesia Sehat, dan peningkatan kesejahteraan rakyat marginal melalui pelaksanaan Program Indonesia Kerja.

Untuk membangun masyarakat yang sehat, tentunya pengaturan dan pengelolaan limbah sampah perlu direncanakan dengan baik. Karena jika produksi sampah meningkat, tetapi pengelolaan limbah tidak dilakukan dengan baik, maka akan membuat menurunnya kualitas lingkungan. Menumpuknya sampah juga akan berakibat dengan meningkatnya biaya produksi dan semakin berkurangnya lahan untuk dijadikan Tempat Pembuangan Akhir (TPA). Oleh karena itu, menemukan metode pengangkutan sampah yang tepat akan membuat pengelolaan sampah menjadi efisien.

Dinas Kebersihan dan Keindahan (DKK) merupakan instansi yang bertanggung jawab dalam pengangkutan sampah dari TPS hingga ke TPA Karya Jaya. TPS dapat berupa container, tempat sampah yang terbuat dari fiber, atau bak sampah yang terbuat dari beton. Kondisi TPS pada masing-masing

wilayah kerja juga beragam dengan daya tampung sampah yang berbeda, serta dapat memiliki beberapa tempat penampungan sampah yang diletakkan pada jarak tertentu yang berupa sampah liar. Sampah-sampah tersebut diangkut menggunakan truk DKK yang berupa *amroll* dan *dump truck*. Pengangkutan limbah sampah dari TPS ke TPA dilakukan berdasarkan pembagian wilayah kerja (WK) (Irmeilyana et al., 2009).

Menurut Indrawati et al. (2016) terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi proses pengangkutan sampah dari TPS ke TPA, antara lain kapasitas alat angkut, volume sampah dari masing-masing TPS, dan jarak tempuh. Proses pengangkutan sampah harus dapat memaksimalkan muatan kendaraan berdasarkan kapasitasnya dan juga meminimalkan jarak tempuh, hingga diperoleh hasil yang optimum.

Suatu persoalan dengan menemukan rute-rute yang efisien, awal dan akhir di pusat depot, untuk armada dari kendaraan-kendaraan yang melayani jumlah pelanggan, biasanya disebut dengan permasalahan Vehicle Routing Problem (VRP). Sedangkan menurut Toth and Vigo (1998), aplikasi VRP muncul dalam desain dan sistem distribusi yang operasionalnya ditentukan oleh konstruksi rute, dan tujuannya adalah meminimumkan total biaya dan rute perjalanan. Dengan memandang versi tersebut, maka masalahnya disebut dengan Capacitated Vehicle Routing Problem (CVRP).

Seperti yang pernah di bahas dalam Irmeilyana et al. (2007) bahwa pada masalah *Capacitated Vehicle Routing Problem* (CVRP) kendaraan pengangkut sampah harus kembali ke kantor DKK (depot) setelah menyelesaikan pekerjaannya. Tetapi, masalah yang ditemui di lapangan bahwa truk pengangkut sampah tidak kembali ke kantor DKK, melainkan kembali ke rumah masing-masing supir truk. Kondisi ini terjadi karena rute yang harus dilalui menjadi lebih efisien jika kendaraan telah dibawa sebelumnya oleh sopir yang mengangkut sampah. Hal ini tentu menjadi masalah baru karena lintasan yang terbentuk tidak tertutup, tetapi menjadi lintasan terbuka. Sehingga masalah CVRP menjadi OCVRP seperti yang dikutip dari Letchford et al. (2006).

Dengan adanya optimasi *Robust* sebagai metodologi pemodelan dianggap mampu untuk menyelesaikan ketidakpastian data yang ada. Dalam metodologi optimasi *Robust*, pasti berhubungan dengan *Robust Counterpart*. (Chaerani, 2007). Berdasarkan fakta tersebut, dengan diperolehnya *Demand Robust Counterpart* (DRC) dalam permintaan di tiap TPS dari permasalahan CVRP masalah pengangkutan sampah, penyelesaiannya secara MILP (*Mixed Integer Linie Programming*) dengan bantuan LINGO 13.0 yang dapat menentukan DRC-nya dan dipecahkan oleh *solver Branch and Bound*.

Kecamatan Ilir Timur II dan Kecamatan Alang-Alang Lebar adalah salah satu di kecamatan padat penduduk di Palembang. Penelitian ini berbasis riset terhadap 16 kecamatan di Kota Palembang.

Untuk memperoleh rute minimal dengan kapasitas sampah yang maksimal, dapat menggunakan metode *Robust Counterpart Open Capacitated Vehicle Routing Problem* (RC-OCVRP). Keistimewaan dari metode RC-OCVRP adalah dapat memperoleh rute optimum sesuai dengan keadaan yang terjadi di lapangan, bahwa truk pengangkut sampah tidak kembali ke depot melainkan ke rumah masing-masing supir dan juga ketidakpastiaan data permintaan konsumen.

Tujuan pada penelitian ini adalah untuk mengaplikasikan metode *Robust Counterpart Open Capacitated Vehicle Routing Problem* (RC-OCVRP) dalam mengoptimalkan rute pengangkutan sampah berdasarkan jarak tempuh dan volume TPS di Kecamatan Ilir Timur II dan Kecamatan Alang-Alang Lebar, Kota Palembang.

METODE PENELITIAN

Penulisan penelitian ini merupakan studi kasus, dengan menggunakan data pengangkutan sampah pada dua kecamatan di Kota Palembang yaitu, Kecamatan Alang-Alang Lebar dan Kecamatan Ilir Timur II. Data yang diperoleh dari DKK Kota Palembang dan survei lapangan berupa wawancara langsung dengan sopir DKK dan pengukuran jarak antar TPS dan TPS ke TPA.

Adapun langkah-langkah yang dilakukan adalah:

1. Mengumpulkan data berupa: jumlah mobil yang beroperasi di Kecamatan Alang-Alang Lebar dan Kecamatan Ilir Timur II beserta volume kapasitas mobil, rute yang dilalui setiap mobil dan volume yang terangkut dari setiap TPS, jarak yang ditempuh dari TPS ke TPS hingga ke TPA.
2. Menentukan Matriks Jarak.
3. Memodelkan data menjadi Model *Robust Counterpart*.
4. Membentuk Model dengan menentukan WK pada setiap kecamatan dalam permasalahan OCVRP dan CVRP.
5. Menerapkan model setiap WK ke dalam Lingo 13.0.
6. Mencari solusi integer optimal dari solusi non integer optimal dengan menggunakan metode *Branch and bound solver* pada LINGO 13.0.
7. Menentukan rute optimal pada WK untuk kasus pengangkutan sampah dengan metode *Branch and Bound solver* pada LINGO 13.0.

$$\begin{aligned}
 &x_{12}, y_{03}, y_{30}=1 \\
 &y_{02}+y_{20}=1 \\
 &y_{01}+y_{02}+y_{03}+x_{12}+x_{13}+x_{21}+x_{23}+x_{31}+ \\
 &x_{32} \geq 1,7 \\
 &y_{10}+y_{20}+y_{30}+x_{12}+x_{13}+x_{21}+x_{23}+x_{31}+ \\
 &x_{32} \geq 1 \\
 &y_{01}+y_{02}+y_{03} = 1 \\
 &4300 \leq l_1 < 8000 \\
 &3500 \leq l_2 < 8000 \\
 &5800 \leq l_3 < 8000 \\
 &l_1 - l_2 + 8000x_{12} \leq 4500 \\
 &l_1 - l_3 + 8000x_{13} \leq 2200 \\
 &l_2 - l_1 + 8000x_{21} \leq 3700 \\
 &l_2 - l_3 + 8000x_{23} \leq 2200 \\
 &l_3 - l_1 + 8000x_{31} \leq 3700 \\
 &l_3 - l_2 + 8000x_{32} \leq 4500 \\
 &y_{01}, y_{02}, y_{03}, x_{12}, x_{13}, x_{21}, x_{23}, x_{31}, \\
 &x_{32} \geq 0
 \end{aligned}$$

Tabel 1. merupakan tabel solusi dari model *Robust Counterpart* OCVRP di Kecamatan Ilir Timur II. Dari tabel, dapat diperoleh bahwa jarak rute optimal untuk WK I adalah 51,74 km, WK II 19,5 km, WK III 35,4 km, WK IV 40,22 km, WK V 38,54 km, WK VI 44,55 km, WK VII 57,2 km, dan WK VIII 39,26 km. Sedangkan Tabel 2. menunjukkan nilai dari variabel keputusan untuk WK I, Tabel 3. menunjukkan nilai dari variabel keputusan untuk WK II, Tabel 4. menunjukkan nilai dari variabel keputusan untuk WK III, Tabel 5. menunjukkan nilai dari variabel keputusan untuk WK IV, Tabel 6. menunjukkan nilai dari variabel keputusan untuk WK V, Tabel 7. menunjukkan nilai dari variabel keputusan untuk WK VI, Tabel 8. menunjukkan nilai dari variabel keputusan untuk WK VII, dan Tabel 9. menunjukkan nilai dari variabel keputusan untuk WK VIII.

HASIL DAN PEMBAHASAN

DKK Kota Palembang menyediakan 8 kendaraan pengangkut sampah di Kecamatan Ilir Timur II dan 4 kendaraan pengangkut sampah di Kecamatan Alang-Alang Lebar, yang memiliki kapasitas angkut hingga 8 ton. Setiap kendaraan pengangkut sampah dibagi menjadi WK tersendiri.

Model ini terdiri dari gabungan Model *Robust Counterpart* dan Model OCVRP.

$$\text{Min} = \delta$$

Dengan kendala

$$\begin{aligned}
 &18,10y_{01}+16,69y_{02}+16,17y_{04}+18,10 \\
 &y_{10}+2,71x_{12}+2,84x_{13}+16,69y_{20}+2,71 \\
 &x_{21}+2,98x_{23}+16,17y_{30}+2,84x_{31}+2,98 \\
 &x_{32} \leq \delta
 \end{aligned}$$

Tabel 1. Solusi dari *Robust Counterpart* OCVRP Kecamatan Ilir Timur II

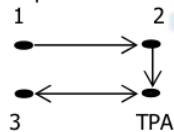
Solver Status	WK I	WK II	WK III	WK IV	WK V	WK VI	WK VII	WK VIII
<i>Model Class</i>	MILP	MILP	MILP	MILP	MILP	MILP	MILP	MILP
<i>State</i>	Global Optimal	Global Optimal	Global Optimal	Global Optimal	Global Optimal	Global Optimal	Global Optimal	Global Optimal
<i>Objective</i>	51,74	19,5	35,4	40,22	38,54	44,55	57,2	39,26
<i>Infeasibility</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Iterations</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Solver Type</i>	Branch and Bound	Branch and Bound	Branch and Bound	Branch and Bound	Branch and Bound	Branch and Bound	Branch and Bound	Branch and Bound
<i>Best Objective</i>	51,74	19,5	35,4	40,22	38,54	44,55	57,2	39,26
<i>Steps</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Update Interval</i>	2	2	2	2	2	2	2	2

GMU	25	21	21	25	21	25	37	21
ER	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 2. Nilai Variabel *Robust Counterpart* OCVRP di WK I Kecamatan Ilir Timur II

Variabel	WK I
δ	51,74
y_{01}	0
y_{02}	0
y_{03}	1
y_{10}	0
x_{12}	1
x_{13}	0
y_{20}	1
x_{21}	0
x_{23}	0
y_{30}	1
x_{31}	0
x_{32}	0
l_1	4300
l_2	7800
l_3	5800

Solusi dari rute pengangkutan sampah dari WK I Kecamatan Ilir Timur II dengan bantuan Program LINGO 13.0 ditampilkan pada Gambar 1:

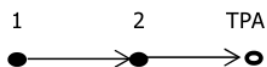


Gambar 1. Rute Optimum untuk WK I

Tabel 3. Nilai Variabel *Robust Counterpart* OCVRP di WK II Kecamatan Ilir Timur II

Variabel	WK II
δ	19,5
y_{01}	0
y_{02}	0
y_{10}	0
x_{12}	1
y_{20}	1
x_{21}	0
l_1	4800
l_2	7500

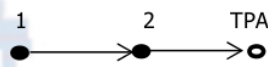
Solusi dari rute pengangkutan sampah dari WK II Kecamatan Ilir Timur II dengan bantuan Program LINGO 13.0 ditampilkan pada Gambar 2.



Gambar 2. Rute optimum untuk WK II
Tabel 4. Nilai Variabel *Robust Counterpart* OCVRP di WK III Kecamatan Ilir Timur II

Variabel	WK III
δ	35,4
y_{01}	0
y_{02}	0
y_{10}	0
x_{12}	1
y_{20}	1
x_{21}	0
l_1	4300
l_2	7500

Solusi dari rute pengangkutan sampah dari WK III Kecamatan Ilir Timur II dengan bantuan Program LINGO 13.0 ditampilkan pada Gambar 3



Gambar 3. Rute Optimum untuk WK III

Tabel 5. Nilai Variabel *Robust Counterpart* OCVRP di WK IV Kecamatan Ilir Timur II

Variabel	WK IV
δ	40,22
y_{01}	0
y_{02}	0
y_{03}	0
y_{10}	0
x_{12}	1
x_{13}	0
y_{20}	0
x_{21}	0
x_{23}	1
y_{30}	1
x_{31}	0
x_{32}	0
l_1	2300
l_2	5600
l_3	7700

Solusi dari rute pengangkutan sampah dari WK IV Kecamatan Ilir Timur II dengan bantuan Program LINGO 13.0 ditampilkan pada Gambar 4.



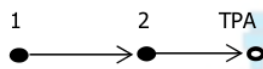


Gambar 4. Rute Optimum untuk WK IV

Tabel 6. Nilai Variabel *Robust Counterpart* OCVRP di WK V Kecamatan Ilir Timur II

Variabel	WK V
δ	38,54
y_{01}	0
y_{02}	0
y_{10}	0
x_{12}	1
y_{20}	1
x_{21}	0
l_1	3200
l_2	7300

Solusi dari rute pengangkutan sampah dari WK V Kecamatan Ilir Timur II dengan bantuan Program LINGO 13.0 ditampilkan pada Gambar 5.

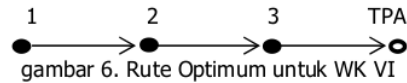


gambar 5. Rute Optimum untuk WK V

Tabel 7. Nilai Variabel dari *Robust Counterpart* OCVRP di WK VI Kecamatan Ilir Timur II

Variabel	WK VI
δ	44,55
y_{01}	0
y_{02}	0
y_{03}	0
y_{10}	0
x_{12}	1
x_{13}	0
y_{20}	0
x_{21}	0
x_{23}	1
y_{30}	1
x_{31}	0
x_{32}	0
l_1	2300
l_2	6400
l_3	7900

Solusi dari rute pengangkutan sampah dari WK VI Kecamatan Ilir Timur II dengan bantuan Program LINGO 13.0 ditampilkan pada Gambar 6.

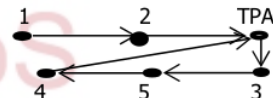


gambar 6. Rute Optimum untuk WK VI

Tabel 8. Nilai Variabel *Robust Counterpart* OCVRP di WK VII Kecamatan Ilir Timur II

Variabel	WK VII	Variabel	WK VII
δ	57,2	x_{32}	0
y_{01}	0	x_{34}	0
y_{02}	0	x_{35}	1
y_{03}	1	y_{40}	1
y_{04}	0	x_{41}	0
y_{05}	0	x_{42}	0
y_{10}	0	x_{43}	0
x_{12}	1	x_{45}	0
x_{13}	0	y_{50}	0
x_{14}	0	x_{51}	0
x_{15}	0	x_{52}	0
y_{20}	1	x_{53}	0
x_{21}	0	x_{54}	1
x_{23}	0	l_1	3900
x_{24}	0	l_2	7900
x_{25}	0	l_3	3000
y_{30}	0	l_4	5500
x_{31}	0	l_5	2500

Solusi dari rute pengangkutan sampah dari WK VII Kecamatan Ilir Timur II dengan bantuan Program LINGO 13.0 ditampilkan pada Gambar 7.

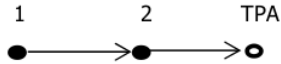


Gambar 7. Rute Optimum untuk WK VII

Tabel 9. Nilai Variabel *Robust Counterpart* OCVRP di WK VIII Kecamatan Ilir Timur II

Variabel	WK VIII
δ	39,26
y_{01}	0
y_{02}	0
y_{10}	0
x_{12}	1
y_{20}	1
x_{21}	0
l_1	3700
l_2	6700

Solusi dari rute pengangkutan sampah dari WK VIII Kecamatan Ilir Timur II dengan bantuan Program LINGO 13.0 ditampilkan pada Gambar 8. di bawah ini:



Gambar 8. Rute Optimum untuk WK VIII

Tabel 10 adalah tabel solusi dari model *Robust Counterpart* OCVRP di Kecamatan Alang-Alang Lebar. Dari tabel, dapat diperoleh bahwa jarak rute optimal

untuk WK I adalah 62,87 km, WK II 57,74 km, WK III 30,44 km, dan WK IV 54,78 km. Sedangkan Tabel 11. menunjukkan nilai dari variabel keputusan untuk WK I, Tabel 12. menunjukkan nilai dari variabel keputusan untuk WK II, Tabel 13. menunjukkan nilai dari variabel keputusan untuk WK III, dan Tabel 14. menunjukkan nilai dari variabel keputusan untuk WK IV.

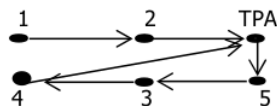
Tabel 10. Solusi dari *Robust Counterpart* OCVRP Kecamatan Alang-Alang Lebar

<i>Solver Status</i>	WK I	WK II	WK III	WK IV
<i>Model Class</i>	MILP	MILP	MILP	MILP
<i>State</i>	Global Optimal	Global Optimal	Global Optimal	Global Optimal
<i>Objective</i>	62,87	57,74	30,44	54,78
<i>Infeasibility</i>	0	0	0	0
<i>Iterations</i>	0	0	0	0
<i>Solver Type</i>	Branch and Bound	Branch and Bound	Branch and Bound	Branch and Bound
<i>Best Objective</i>	62,87	57,74	30,44	54,78
<i>Steps</i>	0	0	0	0
<i>Update Interval</i>	2	2	2	2
<i>GMU</i>	37	25	21	25
<i>ER</i>	0	0	0	0

Tabel 11. Nilai Variabel *Robust Counterpart* OCVRP di WK I Kecamatan Alang-Alang Lebar

Variabel	WK I	Variabel	WK I
δ	62,87	x_{32}	0
y_{01}	0	x_{34}	1
y_{02}	0	x_{35}	0
y_{03}	1	y_{40}	0
y_{04}	0	x_{41}	0
y_{05}	0	x_{42}	0
y_{10}	0	x_{43}	0
x_{12}	1	x_{45}	1
x_{13}	0	y_{50}	0
x_{14}	0	x_{51}	0
x_{15}	0	x_{52}	0
y_{20}	1	x_{53}	0
x_{21}	0	x_{54}	0
x_{23}	0	I_1	5300
x_{24}	0	I_2	7800
x_{25}	0	I_3	2400
y_{30}	0	I_4	4400
x_{31}	0	I_5	5600

Solusi dari rute pengangkutan sampah dari WK I Kecamatan Alang-Alang Lebar dengan bantuan Program LINGO 13.0 ditampilkan pada Gambar 9. di bawah ini:

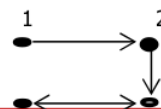


Gambar 9. Rute Optimum untuk WK I

Tabel 12. Nilai Variabel dari *Robust Counterpart* OCVRP di WK II Kecamatan Alang-Alang Lebar

Variabel	WK II
δ	57,74
y_{01}	0
y_{02}	1
y_{03}	0
y_{10}	0
x_{12}	0
x_{13}	1
y_{20}	1
x_{21}	0
x_{23}	0
y_{30}	1
x_{31}	0
x_{32}	0
I_1	1800
I_2	7900
I_3	5400

Solusi dari rute pengangkutan sampah dari WK II Kecamatan Alang-Alang Lebar dengan bantuan Program LINGO 13.0 ditampilkan pada Gambar 10.

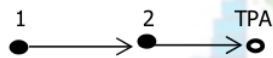


3 TPA
 Gambar 10. Rute Optimum untuk WK II
 Tabel 13. Nilai Variabel dari *Robust*

Counterpart OCVRP di WK III Kecamatan Alang-Alang Lebar

Variabel	WK III
δ	30,44
y_{01}	0
y_{02}	0
y_{10}	0
x_{12}	1
y_{20}	1
x_{21}	0
I_1	4800
I_2	7800

Solusi dari rute pengangkutan sampah dari WK III Kecamatan Alang-Alang Lebar dengan bantuan Program LINGO 13.0 ditampilkan pada Gambar 11. di bawah ini:

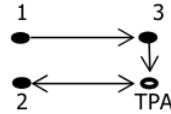


Gambar 11. Rute Optimum untuk WK III

Tabel 14. Nilai Variabel *Robust Counterpart* OCVRP di WK IV Kecamatan Alang-Alang Lebar

Variabel	WK IV
δ	54,78
y_{01}	0
y_{02}	1
y_{03}	0
y_{10}	0
x_{12}	0
x_{13}	1
y_{20}	1
x_{21}	0
x_{23}	0
y_{30}	1
x_{31}	0
x_{32}	0
I_1	4300
I_2	3800
I_3	7500

Solusi dari rute pengangkutan sampah dari WK IV Kecamatan Alang-Alang Lebar dengan bantuan Program LINGO 13.0 ditampilkan pada Gambar 12. di bawah ini:



Gambar 12. Rute Optimum untuk WK IV
KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari perhitungan Model *Robust Counterpart* OCVRP dengan bantuan Program Lingo 13.0, dapat diperoleh rute optimum pada Kecamatan Ilir Timur adalah sebagai berikut: WK I adalah TPS 1 - TPS 2 - TPA - TPS 3 - TPA dengan jarak 51,74 km, WK II adalah TPS 1 - TPS 2 - TPA dengan jarak 19,5 km, WK III adalah TPS 1 - TPS 2 - TPA dengan jarak 35,4 km, WK IV adalah TPS 1 - TPS 2 - TPS 3 - TPA dengan jarak 40,22 km, WK V adalah TPS 1 - TPS 2 - TPA dengan jarak 38,54 km, WK VI adalah TPS 1 - TPS 2 - TPS 3 - TPA dengan jarak 44,55 km, WK VII adalah TPS 1 - TPS 2 - TPA - TPS 3 - TPS 5 - TPS 4 - TPA dengan jarak 57,2 km, WK VIII adalah TPS 1 - TPS 2 - TPA dengan jarak 39,26 km, serta diperoleh rute optimum Kecamatan Alang-Alang Lebar adalah sebagai berikut: WK 1 adalah TPS 1 - TPS 2 - TPA - TPS 3 - TPS 4 - TPS 5 - TPA dengan jarak 62,87 km, WK II adalah TPS 1 - TPS 3 - TPA - TPS 2 - TPA dengan jarak 57,74 km, WK III adalah TPS 1 - TPS 2 dengan jarak 30,44 km, WK IV adalah TPS 1 - TPS 3 - TPA - TPS 2 - TPA dengan jarak 54,78 km.

Saran

Untuk penelitian ini, rute angkut kendaraan pengangkut sampah dibatasi oleh kondisi jalan yang dianggap lancar dan tidak macet. Perlu diselidiki untuk selanjutnya, rute angkut kendaraan dengan kondisi kalau terjadi macet sehingga waktu angkut menjadi robust dan perlu dibentuk model untuk waktu yang robust tersebut. Kemungkinan lain adalah pembentukan model jika adanya pembagian waktu dalam rute angkut sampah (*split time delivery*) sehingga model akan berubah disesuaikan dengan parameter tambahan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Chaerani, D., Research workshop on Operations Research and Optimization Modeling, Universitas Padjajaran. Bandung 2007.
- Indrawati, Eliyati, N., & Lukowi, A. (2016). *Penentuan Rute Optimal pada Pengangkutan Sampah di Kota Palembang dengan Menggunakan Metode Saving Matrix*. Jurnal Penelitian Sains, Volume 18 No 3, September 2016.
- Irmeilyana, Puspita, F. M., & Indrawati. (2009). *Pemodelan dan solusi optimal Open Capacitated Vehicle Routing Problem pada transportasi pengangkutan sampah di Kecamatan Ilir Timur I Kota Palembang*. Paper presented at the Proceeding Konferensi Nasional Teknologi Informasi dan Aplikasinya, Fak. Ilmu Komputer UNSRI.
- Irmeilyana, Puspita, F. M., Indrawati, & Roflin, E. (2007). *Analisis Penggunaan Model SCVRP untuk Menentukan Rute Optimal Transportasi Pengangkutan Sampah di Kota Palembang*. Laporan Penelitian Hibah Penelitian PHK A2 Jurusan Matematika FMIPA Unsri.
- Letchford, A. N., Lysgaard, J., and Eglese, R. W., 2006. "A Branch and Cut for Capacitated Open Vehicle Routing Problem", <http://www.lancs.ac.uk/staff/letchfoa/articles/ovrp.pdf>, diakses pada tanggal 11 mei 2009.
- Toth, P., & Vigo, D. (1998). Exact solution of the vehicle routing problem. In T. G. Cranic & G. Laporte (Eds.), *Fleet Management and Logistics* (pp. 1-31). Norwell: Kluwer Academic Publisher.

ORIGINALITY REPORT

4%

SIMILARITY INDEX

3%

INTERNET SOURCES

1%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	metaonline.id Internet Source	<1 %
2	Neelu Sharma, Vibhu Mendiratta, Ravi Chandra Sharma, Upma Hemal, Monica Verma. "Pulse Therapy with Amikacin and Dapsone for the Treatment of Actinomycotic Foot: A Case Report", The Journal of Dermatology, 2003 Publication	<1 %
3	banyuwangikab.go.id Internet Source	<1 %
4	biovalentia.ejournal.unsri.ac.id Internet Source	<1 %
5	fr.scribd.com Internet Source	<1 %
6	repository.upi.edu Internet Source	<1 %
7	digilib.uin-suka.ac.id Internet Source	<1 %

8	digilib.unila.ac.id Internet Source	<1 %
9	pom.go.id Internet Source	<1 %
10	www.online-journal.unja.ac.id Internet Source	<1 %
11	moam.info Internet Source	<1 %
12	Amit Kumar Bhattacharjee, Issa Batarseh. "Optimum Hybrid Modulation for Improvement of Efficiency Over Wide Operating Range for Triple-Phase-Shift Dual-Active-Bridge Converter", IEEE Transactions on Power Electronics, 2020 Publication	<1 %

Exclude quotes On

Exclude matches Off

Exclude bibliography On