



LAPORAN AKHIR



**STUDI KELAYAKAN
PEMBANGUNAN PASAR INDUK
DI KABUPATEN BADUNG**



Badan Penelitian Dan Pengembangan Kabupaten Badung
Bekerjasama Dengan
Program Pascasarjana Universitas Mahasaraswati Denpasar
Tahun 2022

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadapan Ida Sang Hyang Widhi Wasa, Tuhan Yang Maha Esa atas berkat Nya, laporan akhir “**Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung**” ini dapat diselesaikan dengan baik sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.

Pasca covid-19, Pemerintah Kabupaten Badung berupaya memulihkan perekonomiannya. Pada April 2022 telah mulai terjadi peningkatan kunjungan wisatawan mancanegara mencapai 58.335 orang, nilai ekspor sebesar 60,66 Juta USD dengan jumlah terbesar adalah ekspor ikan dan udang 14,48 juta USD. Pemerintah senantiasa berupaya menjaga ketersediaan pasokan bahan pangan pokok dalam rangka menjaga stabilitas harga dan mengendalikan inflasi. Salah satu instrumen pemerintah yang rencananya akan dibangun untuk menjaga hal tersebut adalah pasar induk sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 Tentang Perdagangan dan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 112 Tahun 2017 tentang Penataan dan Pembinaan Sarana Distribusi Bidang Perdagangan, Pusat Perbelanjaan, dan Toko Modern. Pasar induk merupakan sarana distribusi yang memiliki cakupan lebih luas daripada pasar rakyat (tradisional) karena sifat wilayahnya yang bisa menjadi pusat distribusi bahan pangan pokok sampai dengan tingkat provinsi. Kajian ini dilaksanakan untuk menganalisis kelayakan pembangunan pasar induk di Kabupaten Badung sehingga mampu menjadi pusat distribusi produk hortikultura dan pertanian di Jawa, Bali dan Nusa Tenggara.

Laporan akhir ini diharapkan menjadi arahan kebijakan selanjutnya dalam penetapan lokasi pasar induk di Kabupaten Badung, Bali. Oleh karenanya, banyak masukan dan perbaikan diperlukan agar menjadi sempurna. Tim penyusun sangat mengharapkan masukan dan ide ide dari semua pihak. Semoga laporan akhir ini memberikan manfaat bagi semua pihak.

Mangupura, Desember 2022

KEPALA BADAN PENELITIAN
DAN PENGEMBANGAN
KABUPATEN BADUNG



DR. I WAYAN SUAMBARA, S.H., M.M.
Pembina Utama Muda
NIP. 19631025 198810 1 002

RINGKASAN EKSEKUTIF

Pembangunan pasar induk untuk komoditi pertanian merupakan salah satu upaya pemerintah menjaga distribusi produk pertanian dan stabilitas harga. Keputusan Gubernur Bali Nomor 243/01-A/HK/2022 tanggal 7 Maret 2022 tentang Penetapan Lokasi Pembangunan Ruas Jalan Tol Gilimanuk – Mengwi di Provinsi Bali menguatkan upaya Pemerintah Kabupaten Badung dalam membangun pasar induk tersebut.

Pasar induk sebagai bagian dari sistem distribusi harus dibangun dengan kajian dan perencanaan yang memadai agar memunculkan sistem yang efisien dan menekan biaya distribusi yang tinggi dan menjaga stabilitas harga. Penelitian dan Pengembangan Perindustrian dan Perdagangan berupa “Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk” (selanjutnya dalam dokumen ini disebut Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk) ini dimaksudkan untuk memperoleh data dan informasi berkenaan dengan kelayakan pembangunan pasar induk di Kabupaten Badung. Adapun tujuan umum pelaksanaan Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk menghasilkan pilihan kebijakan yang menjadi pertimbangan bagi Kepala Daerah dalam merencanakan pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung. Pada awalnya terdapat 3 (tiga) pilihan lokasi yaitu (1) Sebelah Barat Terminal A Mengwi; (2) Pasar hewan Beringkit dan (3) Perbatasan Desa Werdi Bhuana dan Desa Sembung, Kecamatan Mengwi. Namun hasil diskusi pada saat penyampaian studi pendahuluan memutuskan perubahan lokasi menjadi 2 pilihan yaitu (1) Sebelah Barat Terminal A Mengwi dan (2) Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi. Secara khusus, tujuan kajian ini adalah (1) Menganalisis kelayakan rencana lokasi pembangunan pasar induk di Kabupaten Badung dari sisi kepatuhan terhadap hukum dan tata ruang, ekonomi, sosial budaya, transportasi dan lingkungan; dan (2) Merumuskan pilihan lokasi yang tepat untuk pembangunan pasar induk di Kabupaten Badung berdasarkan pertimbangan kepatuhan terhadap aspek hukum, tata ruang, ekonomi, sosial budaya, transportasi dan lingkungan.

Berdasarkan hasil kajian aspek hukum menunjukkan bahwa Pasar Induk dapat dibangun di Kabupaten Badung karena tidak bertentangan dengan peraturan

perundang-undangan yang berlaku. Demikian pula dengan hasil kajian kelayakan ekonomi, sosial dan budaya memberi peluang yang sama untuk pembangunan pasar induk di dua lokasi yang dikaji. Kelayakan tata ruang, ekonomi, kinerja ruas jalan dan simpang menunjukkan nilai lebih tinggi di lokasi Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi. Sebaliknya kajian lingkungan menunjukkan bahwa pembangunan pasar induk di Sebelah Barat Terminal A Mengwi memiliki nilai yang lebih tinggi meskipun secara statistik tidak berbeda nyata. Beberapa faktor lain yang perlu diperhatikan pula adalah jarak menuju Jalan Tol Gilimanuk- Mengwi serta akses jalan nasional.

Berdasarkan hasil kajian semua aspek tersebut diatas, maka dapat direkomendasikan bahwa Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi layak dijadikan lokasi pembangunan pasar induk.

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	i
RINGKASAN EKSEKUTIF	ii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud	6
1.3 Tujuan	6
1.4 Target/Sasaran	7
1.5 Ruang Lingkup/Batasan Kegiatan	7
1.6 Dasar Hukum Pelaksanaan Kegiatan.....	8
1.7 Luaran/Output Yang Diharapkan	8
II. TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Inflasi	9
2.2 Pasar Induk	10
2.3 Teori Lokasi	11
2.3.1 Teori Lokasi Pasar	11
2.3.2 Teori Lokasi Market Area	12
2.4 Investasi	15
2.5 Analisis Manfaat Ekonomi	16
2.6 Kinerja Jaringan Jalan.....	16
2.6.1 Jalan	16
2.6.2 Penilaian Ruas Jalan	18
2.6.3 Satuan Monil Penumpang (SMP)	20
III. METODE PENGKAJIAN.....	32
3.1 Lokasi	32
3.2 Pengumpulan Data.....	32

3.3	Pengolahan dan Analisis Data	32
3.3.1	Kajian Aspek Hukum	32
3.3.2	Kajian Aspek Tata Ruang	33
3.3.3	Kajian Aspek Ekonomi	35
3.3.4	Kajian Aspek Sosial Budaya	37
3.3.5	Kajian Aspek Transportasi	37
3.3.6	Kajian Aspek Lingkungan	42
3.6.7	Analisis Multi Criteria Decision Making (MCDM) untuk Perumusan Rekomendasi	46
IV.	HASIL DAN PEMBAHASAN	47
4.1	Kajian Aspek Hukum	47
4.2	Kajian Aspek Tata Ruang	76
4.2.1	Kesesuaian Rencana Tata Ruang Wilayah	76
4.2.2	Rencana Pengembangan Kota	86
4.2.3	Jarak Terhadap Pemukiman	87
4.2.4	Jarak Terhadap Pasar Turunan	87
4.2.5	Jarak Terhadap Sumber Produksi	88
4.2.6	Kelengkapan Sarana Prasarana	89
4.3	Kajian Aspek Ekonomi	92
4.3.1	Manfaat Langsung	92
4.3.2	Manfaat Tidak Langsung	92
4.3.3	Manfaat Intangible	94
4.3.4	Perhitungan kelayakan Investasi	95
4.4	Kajian Aspek Sosial Budaya	99
4.5	Kajian Aspek Transportasi	102
4.5.1	Kondisi Fisik Sarana dan Prasarana di Sekitar Lokasi Wilayah Studi Data Inventarisasi dan Lalu Lintas	102
4.5.2	Kinerja Ruas Jalan Existing	106
4.5.3	Kinerja Ruas Jalan dan Bangkitan	109
4.5.4	Kinerja Simpang Existing	112
4.5.5	Kinerja Simpang Mengwitani	118
4.5.6	Kinerja Simpang Jalan Denpasar Sngaraja	119

4.6 Kajian Aspek Lingkungan	122
4.7 Penentuan Lokasi berdasarkan <i>Analytical Hierarchy Process</i> (AHP) .	129
V. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....	131
5.1 Kesimpulan	131
5.2 Rekomendasi.....	132
DAFTAR PUSTAKA	133
LAMPIRAN.....	135

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Klasifikasi Menurut Kelas Jalan	17
Tabel 2.2 Kecepatan Maksimum yang Diizinkan	18
Tabel 2.3 Indeks Tingkat Pelayanan (ITP) pada Jalan.....	19
Tabel 2.4 EMP untuk Jalan Perkotaan Tak-Terbagi	20
Tabel 2.5 EMP untuk Jalan Perkotaan Terbagi dan Satu-arah.....	21
Tabel 2.6 Kapasitas Dasar (C0) Jalan Perkotaan	22
Tabel 2.7 Faktor Penyesuaian Lebar Lalu Lintas Efektif (WC) Jalan Perkotaan.....	22
Tabel 2. 8 Faktor Penyesuaian Pemisah Arah untuk Jalan Dua-Lajur Dua- Arah (2/2) dan Empat-Lajur Dua-Arah (4/2) Tak Terbagi	23
Tabel 2.9 Faktor Penyesuaian Kapasitas Pengaruh Hambatan Samping dan Lebar Bahu (FCSF) pada Jalan Perkotaan dengan Bahu....	24
Tabel 2.10 Faktor Penyesuaian Kapasitas Pengaruh Hambatan Samping dan Jarak Kereb Penghalang (FCSF) jalan perkotaan dengan Kereb.....	25
Tabel 2.11 Kelas Hambatan Samping untuk Jalan Perkotaan.....	26
Tabel 2.12 Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Ukuran Kota (FCCS) pada Jalan Perkotaan	26
Tabel 2.13 Persimpangan prioritas ”STOP”	31
Tabel 3.1 Parameter/Indikator Yang Dinilai Beserta Bobotnya Dalam Pemilihan Lokasi Pasar Induk Ditinjau Dari Aspek Tata Ruang	34
Tabel 3.2 Parameter/Indikator Yang Dinilai Beserta Bobotnya Dalam Pemilihan Lokasi Pasar Induk Ditinjau Dari Aspek Lingkungan.	44
Tabel 3.3 Penilaian Kriteria Masing-Masing Indikator/Parameter	45
Tabel 3.4 Parameter perbandingan ketersediaan lahan utk penyediaan sarpras pengelolaan lingkungan	46

Tabel 3.5	Pembobotan Aspek Kajian Pembangunan Pasar Induk	46
Tabel 4.1	Kelayakan Lokasi Pasar Induk Berdasarkan Kriteria Tata Ruang	89
Tabel 4.2	Alternatif Pendirian Pasar Induk di Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi	97
Tabel 4.3	Alternatif Pendirian Pasar Induk di Sebelah Barat Wilayah Terminal A Mengwi.....	98
Tabel 4.4	Skor Penilaian Lokasi Pasar Induk dari Aspek Ekonomi	98
Tabel 4.5	Jumlah Penduduk Kabupaten Badung	104
Tabel 4.6	Hasil Analisis Kelayakan Pemilihan Lokasi Berdasarkan Aspek Transportasi.....	120
Tabel 4.7	Analisis Kelayakan Lingkungan Pada Lokasi Rencana Pembangunan Pasar Induk	128
Tabel 4.8	Analisis Kelayakan Lokasi Pasar Induk.....	130

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1	Produksi Padi dan Serealia di Provinsi Bali Tahun 2020.... 3
Gambar 1.2	Produksi Komoditi Hortikultura di Bali, 2021 4
Gambar 3.1	Tahapan Analisis Transportasi 41
Gambar 4.1	Peta Struktur Ruang RTRW Kabupaten Badung 79
Gambar 4.2	Peta Pola Ruang RTRW Kabupaten Badung 81
Gambar 4.3	Peta Kawasan Strategis dari sudut Kepentingan Ekonomi RTRW Kabupaten Badung 82
Gambar 4.4	Rencana Pembangunan Fisik Pasar Induk 91
Gambar 4.5	Sebaran Potensi Pertanian Kabupaten Badung..... 99
Gambar 4.6	Saluran Distribusi Komoditas Sayur dan Buah di Bali 100
Gambar 4.7	Wilayah Kajian Aspek Transportasi 102
Gambar 4.8	Peta Jaringan Jalan Kecamatan Mengwi 103
Gambar 4.9	Titik Lokasi Yang Diperkirakan Akan Mengalami Perubahan Volume Kendaraan 105
Gambar 4.10	Peta citra satelit resolusi tinggi pada lokasi Sebelah Barat Terminal A Mengwi 124
Gambar 4.11	Peta citra satelit resolusi tinggi pada Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi..... 125
Gambar 4.12	Peta Hidrologi pada Dua lokasi Rencana Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung 126
Gambar 4.13	Peta Geologi pada Dua lokasi Rencana Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung 127
Gambar 4.14	Hasil Analisis Prioritas Aspek kajian dengan AHP 129

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1. Kesepakatan Kerjasama	135
Lampiran 2. SK Tim Pengkajian	136
Lampiran 3. Dokumentasi	140
Lampiran 4. Kuisisioner Untuk Pedagang Dan Produsen.....	143
Lampiran 5. Kuisisioner Untuk Konsumen	145
Lampiran 6. Kuisisioner Untuk Pengambilan Keputusan.....	147
Lampiran 7. Analisis Data Transportasi.....	149
Lampiran 8. Jadwal Rencana Pembangunan Pasar Induk	150
Lampiran 9. Draft Rancangan Peraturan Bupati Tentang Pembangunan Pasar Induk.....	151
Lampiran 10. Rencana Layout Pasar Induk.....	157

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Inflasi adalah kenaikan harga barang dan jasa yang terjadi secara umum dan terus-menerus dalam jangka waktu tertentu. Laju inflasi yang tidak terkendali menyebabkan penurunan daya beli masyarakat. Selain itu, inflasi yang terus menerus sangat rentan menimbulkan ketidakpastian (*uncertainty*) bagi pelaku ekonomi sehingga menurunkan investasi. Penurunan daya beli masyarakat dan tingkat investasi akan mempengaruhi kinerja perekonomian daerah. Penanganan inflasi dapat dilakukan melalui kebijakan fiskal, moneter dan kebijakan non fiskal-non moneter. Kebijakan fiskal berkaitan dengan pengaturan pengeluaran pemerintah, kenaikan pajak dan pinjaman. Kebijakan moneter dilakukan melalui pengendalian jumlah uang beredar. Kebijakan non fiskal-non moneter adalah kebijakan terkait pengendalian produk di pasar. Pengendalian produk atau barang di pasar dapat dilakukan melalui peningkatan produksi, mempermudah ekspor, menstabilkan pendapatan masyarakat, penetapan harga maksimum dan pengawasan terhadap distribusi barang. Pengendalian ini salah satunya dapat dilaksanakan melalui pembangunan pasar induk yang berperan dalam percepatan distribusi barang dan mengendalikan kenaikan harga (Alimudin Pohan & Agung Wibowo, 2021; Feranika & Haryati, 2020; Hendary, 2022; Sahra, 2016).

Pasar Induk adalah pasar yang perdagangannya terdiri dari pusat pengepul, pusat pelelangan, pusat penyimpanan, dan pusat penyaluran, seperti pasar induk sayur-mayur dan buah buahan serta pasar induk beras, dan lain sebagainya. Menurut Pusat Penelitian Sosial dan Lingkungan (PPSL) Universitas Padjajaran (1984), pasar induk berfungsi juga sebagai:

1. Grosir

Berdasarkan fungsi pertama pasar induk yaitu sebagai grosir, maka untuk memenuhi kriteria tersebut, pasar harus mempunyai fungsi lain yaitu pembelian, penjualan, pengepakan, transportasi, pergudangan, penanggungungan resiko dan penyuluhan.

2. Seleksi komoditas

Fungsi pasar kedua yaitu fungsi seleksi komoditas, artinya dilakukan kegiatan seperti pemilihan, klasifikasi, pengepakan, dan kegiatan lain dalam upaya meningkatkan mutu.

3. Pusat informasi pasar

Fungsi ketiga yaitu pusat informasi pasar, artinya pasar induk menyediakan informasi yang meliputi informasi harga, informasi volume permintaan dan informasi selera konsumen.

4. Pengendalian kualitas

Fungsi keempat yaitu pengendalian kualitas, artinya adalah pengelolaan komoditas secara baik selama pengangkutan dari daerah produsen sampai ke pasar induk, pada saat bongkar muat dan pergudangan yang memenuhi syarat agar tidak mengubah kualitas.

5. Fungsi keuangan

Fungsi kelima yaitu fungsi keuangan, maksudnya adalah bahwa pasar induk menyediakan jasa keuangan/pinjaman kepada para pedagang di pasar induk dan memberi keringanan pembayaran bila pihak pengelola pasar melaksanakan pembelian lebih dahulu.

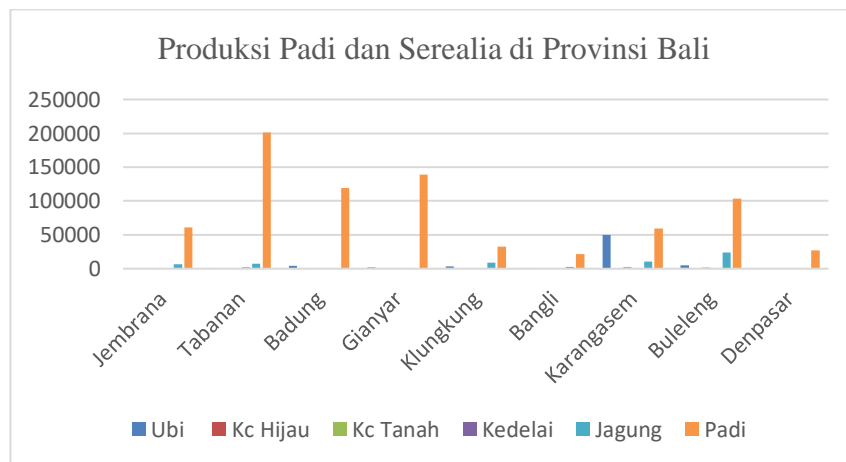
Provinsi Bali merupakan provinsi yang memiliki potensi dalam menghasilkan produk pertanian. Komoditi pertanian yang diusahakan petani di Bali yaitu hortikultura, padi dan sereal. Tanaman sayuran dan buah-buahan semusim dibedakan atas 2 kelompok yaitu:

- a. Tanaman sayuran semusim adalah tanaman sumber vitamin, garam mineral dan lain-lain yang dikonsumsi dari bagian tanaman yang berupa daun, bunga, buah dan umbinya, yang berumur kurang dari satu tahun.
- b. Tanaman buah-buahan semusim adalah tanaman sumber vitamin, garam mineral dan lain-lain yang dikonsumsi dari bagian tanaman yang berupa buah, berumur kurang dari satu tahun, tidak berbentuk pohon/rumpun tetapi menjalar dan berbatang lunak.

Sedangkan tanaman buah-buahan dan sayuran tahunan adalah:

- a. Tanaman buah-buahan tahunan adalah tanaman sumber vitamin, garam mineral dan lain-lain yang dikonsumsi dari bagian tanaman yang berupa buah dan merupakan tanaman tahunan.
- b. Tanaman sayuran tahunan adalah tanaman sumber vitamin, garam mineral dan lain-lain yang dikonsumsi dari bagian tanaman yang berupa daun dan atau buah yang berumur lebih dari satu tahun.

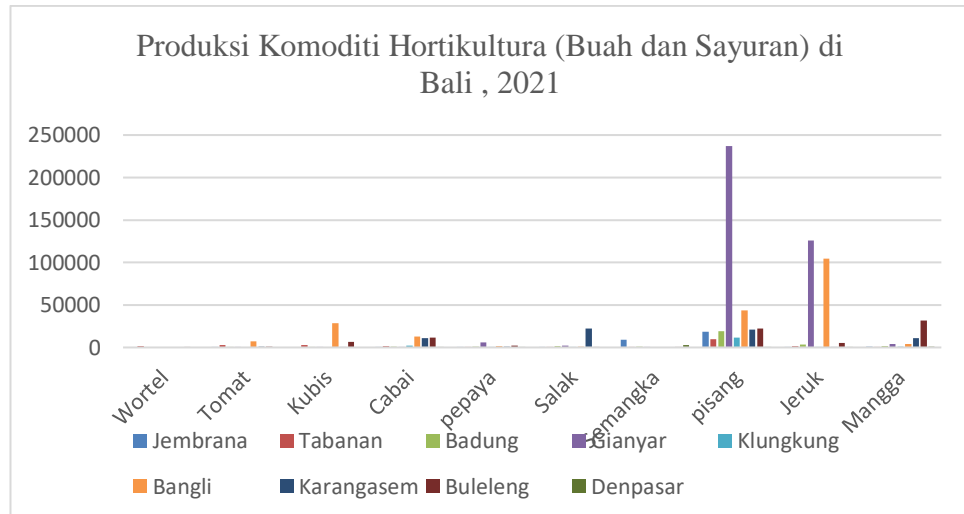
Produksi padi dan serealialia di Bali tahun 2020 disajikan pada Gambar 1.1. Produksi padi lebih tinggi dibandingkan komoditi serealialia lainnya seperti ubi, kacang tanah, kacang hijau, kedelai dan jagung. Data statistik menunjukkan bahwa 3 Kabupaten penghasil padi dan serealialia terbesar di Bali adalah Tabanan, Gianyar dan Badung. Selain itu, Badung juga merupakan kabupaten yang menghasilkan semua komoditi pertanian di Bali kecuali wortel (BPS Bali, 2021).



Sumber: BPS Bali, 2022

Gambar 1.1 Produksi Padi dan Serealialia di Provinsi Bali Tahun 2020

Potensi komoditi pertanian lainnya adalah hortikultura yaitu sayur dan buah buahan. Berbagai buah lokal yang memiliki kunikan dan kekhasan adalah Salak, Jeruk dan Mangga. Produksi berbagai komoditi hortikultura disajikan pada Gambar 1.2. Pisang merupakan buah yang diproduksi di semua kabupaten dan kota di Bali. Demikian pula dengan mangga, cabai, jeruk dan semangka.



Sumber: BPS Bali, 2022

Gambar 1.2. Produksi Komoditi Hortikultura di Bali, 2021

Potensi produksi pertanian tersebut harus didukung oleh pasar yang tersedia karena Bali merupakan daerah tujuan wisata utama di Indonesia. Terdapat kondisi yang kontradiktif saat kunjungan wisatawan tinggi, yaitu produksi pertanian Bali tidak mampu memenuhi permintaan pasar sehingga didatangkan dari luar Bali. Kondisi ini perlu difasilitasi dengan tersedianya pasar induk untuk komoditi hortikultura dan pertanian agar dapat menampung produksi pertanian Bali dan luar Bali dan memfasilitasi konsumen dalam pemenuhan kebutuhan bahan pokoknya (BPS, 2020).

Kabupaten Badung adalah salah satu dari 9 Kabupaten/Kota di Bali yang berbatasan dengan Kabupaten Tabanan di sebelah barat, dengan Kabupaten Buleleng di sebelah Utara, di sebelah timurnya berbatasan dengan Kabupaten Bangli, Gianyar dan Kota Denpasar memiliki luas wilayah 418,52 Km² (7,43 persen dari luas Pulau Bali). Secara Geografis wilayah Kabupaten Badung mempunyai bentuk unik menyerupai sebilah keris membelah pulau Bali di tengah-tengah, membentang dari utara hingga selatan menjadikan Kabupaten Badung sebagai wilayah yang strategis dalam pengembangan perekonomian regional. Memperhatikan wilayah geografis yang demikian strategis Kabupaten Badung memiliki potensi dan peluang besar bagi pengembangan jalur distribusi perdagangan barang dan komoditas pertanian yang berasal dari Jawa – Bali dan Nusa Tenggara. Terlebih lagi Gubernur Bali telah memutuskan rencana

pembangunan jalan tol berdasarkan Keputusan Gubernur Bali Nomor 243/01-A/HK/2022 tanggal 7 Maret 2022 tentang Penetapan Lokasi Pembangunan Ruas Jalan Tol Gilimanuk – Mengwi di Provinsi Bali.

Berdasarkan potensi dan peluang strategis yang dimiliki Kabupaten Badung serta sejalan dengan rencana Pemerintah Provinsi Bali untuk membangun jalan tol, Pemerintah Kabupaten Badung merencanakan akan membangun Pasar induk yang berfungsi sebagai tempat untuk kegiatan sosial dan ekonomi termasuk di dalamnya meliputi beberapa aktivitas, antara lain sebagai tempat bertemunya *supply* dan *demand* serta dapat menekan biaya distribusi komoditi pertanian dan melakukan fungsi penyimpanan produk sehingga mampu mengendalikan inflasi.

Lokasi pembangunan pasar induk akan sangat berpengaruh terhadap kegiatan sosial dan ekonomi didalam pasar induk itu sendiri sebab kegiatan di dalam pasar induk yang mempertemukan *supply* dan *demand* akan membutuhkan sistem distribusi yang efektif dan efisien karena akan berperan penting dalam sistem perekonomian di sekitar pasar maupun secara nasional.

Sistem distribusi yang dibangun tanpa kajian dan perencanaan yang memadai akan memunculkan sistem yang tidak efisien dan akan menyebabkan biaya distribusi yang tinggi sehingga menyebabkan barang dan jasa yang diperdagangkan dalam pasar harganya akan ikut naik. Panjang atau pendeknya suatu jalur distribusi sangat tergantung dari keadaan dan jenis komoditi yang diperdagangkan. Untuk produk pertanian segar seperti sayur-mayur, buah, bunga, ikan dan daging memerlukan kepastian pasokan dalam kuantitas, kualitas, waktu pengiriman, dan harga yang tepat karena permintaan akan komoditi tersebut konstan bahkan meningkat setiap harinya, mengingat komoditi tersebut merupakan kebutuhan dasar masyarakat.

Adanya pembangunan jalan Tol Gilimanuk - Mengwi diharapkan dapat menekan tingginya biaya distribusi sehingga inflasi tidak terus meningkat. Untuk itu penentuan lokasi serta akses distribusi memiliki peran penting dalam perencanaan pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung, mengingat Pasar Induk tersebut akan menjadi lintasan strategis jalur distribusi Jawa, Bali, dan Nusa Tenggara. Berdasarkan fungsi pasar induk, diharapkan pendirian pasar induk dapat membantu menyediakan komoditas bahan pokok dan strategis di Kabupaten

Badung, disamping menyelenggarakan dan mengelola aliran komoditi pangan secara kontinyu sepanjang tahun dengan harga yang stabil. Peran strategis lainnya adalah diharapkan pasar induk dapat mengelola informasi komoditi tentang jenis, mutu dan jumlah produk pangan yang dibutuhkan pasar induk di wilayah cakupannya untuk dikomunikasikan ke sentra produksi sebagai pedoman pengelolaan produksi secara berkelompok yang berdaya saing sesuai kebutuhan pasar.

Saat ini Kabupaten Badung belum memiliki Pasar Induk yang dapat menjadi sentra berbagai komoditi pertanian dan sekaligus dapat berperan dalam mengendalikan inflasi, maka diperlukan suatu kajian yang komprehensif melalui suatu studi kelayakan (*Feasibility Study*) Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung ditinjau dari aspek hukum, tata ruang, ekonomi, sosial budaya, transportasi dan lingkungan.

1.2. Maksud

Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk ini dimaksudkan untuk memperoleh data dan informasi berkenaan dengan kelayakan lokasi pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung.

1.3. Tujuan

Tujuan umum pelaksanaan Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk yaitu untuk menghasilkan pilihan-pilihan kebijakan yang menjadi pertimbangan bagi Kepala Daerah dalam merencanakan pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung. Secara khusus, tujuan kajian ini adalah:

1. Menganalisis kelayakan rencana pembangunan pasar induk di Kabupaten Badung dari sisi kepatuhan terhadap hukum, tata ruang, ekonomi, sosial budaya, transportasi dan lingkungan.
2. Merumuskan pilihan-pilihan lokasi yang tepat untuk pembangunan pasar induk di Kabupaten Badung berdasarkan pertimbangan kepatuhan terhadap hukum, tata ruang, ekonomi, sosial budaya, transportasi dan lingkungan.

1.4 Target/Sasaran

Sasaran kegiatan Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung yaitu penentuan lokasi yang layak untuk dibangunnya Pasar Induk, dengan mempertimbangkan aspek hukum, tata ruang, ekonomi, sosial budaya, transportasi dan lingkungan.

1.5 Ruang Lingkup/Batasan Kegiatan

Ruang lingkup kegiatan Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk antara meliputi kelayakan dari aspek hukum, tata ruang, ekonomi, sosial budaya, transportasi dan lingkungan. Pada awalnya terdapat 3 lokasi kajian yaitu Sebelah Barat Terminal A Mengwi, Pasar Beringkit, dan Perbatasan Desa Werdi Bhuana dan Desa Sembung, Kecamatan Mengwi. Namun saat dilaksanakan paparan studi pendahuluan, berkembang berbagai aspek yang tidak mendukung dibangunnya pasar induk pada 2 (dua) pilihan lokasi kajian, yaitu:

1. Pasar Beringkit telah menjadi ikon Badung sebagai pasar hewan dan sumber pendapatan asli daerah sehingga perlu dipertahankan. Selain itu, bangunan yang telah ada di Pasar Beringkit tidak sesuai dengan peruntukan pasar induk dan jalur transportasi sudah sangat padat. Pembangunan pasar induk pada lokasi ini akan menambah beban jalan dan kemacetan.
2. Perbatasan Desa Werdi Bhuana dan Desa Sembung, Kecamatan Mengwi terdapat kendala terkait dengan aksesibilitas dan biaya investasi yang sangat tinggi, hal ini disebabkan jalan menuju lokasi tersebut cukup sempit dan melalui sungai dengan kedalaman yang curam dan lebar, sehingga membutuhkan pelebaran jalan dan pembangunan jembatan dengan biaya yang mahal.

Berdasarkan pertimbangan tersebut maka terjadi perubahan pilihan lokasi menjadi 2 (dua) lokasi yang direkomendasikan untuk dikaji yaitu :

1. Sebelah Barat Terminal Tipe A Mengwi.
2. Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi.

1.6 Dasar Hukum Pelaksanaan Kegiatan

Dasar hukum pelaksanaan kegiatan Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk Badung, antara lain:

1. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Perdagangan.
2. Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2021 Tentang Pedoman Pembangunan dan Pengelolaan Sarana Perdagangan.

1.7 Luaran/Output Yang Diharapkan

Luaran yang diharapkan dari kegiatan ini adalah tersusunnya dokumen Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk yang dapat menjelaskan secara komprehensif dari aspek: hukum, tata ruang, ekonomi, sosial budaya, transportasi dan lingkungan, tentang layak/tidaknya suatu lokasi dilaksanakan pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung, serta rekomendasi lokasi yang ditawarkan berdasarkan atas hasil studi kelayakan dimaksud.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Inflasi

Secara umum, inflasi adalah suatu kejadian yang menunjukkan kenaikan tingkat harga secara umum dan berlangsung secara terus menerus. Berdasarkan definisi umum tersebut ada tiga kriteria yang perlu diamati terkait terjadinya inflasi, yaitu kenaikan harga, bersifat umum, dan terjadi terus menerus dalam rentang waktu tertentu. Apabila terjadi kenaikan harga satu barang yang tidak mempengaruhi harga barang lain, sehingga harga tidak naik secara umum, kejadian tersebut bukanlah inflasi. Tetapi, apabila yang naik adalah harga BBM, ini berpengaruh terhadap harga-harga barang lain, sehingga secara umum semua produk mengalami kenaikan harga. Apabila kenaikan harga itu terjadi sesaat kemudian turun lagi, itu pun belum bisa dikatakan inflasi, karena kenaikan harga yang diperhitungkan dalam konteks inflasi mempunyai rentang waktu minimal satu bulan.

Menurut teori uang klasik, perubahan dalam tingkat harga keseluruhan adalah seperti perubahan dalam unit-unit ukuran karena sesungguhnya kesejahteraan ekonomi masyarakat bergantung pada harga, bukan pada seluruh tingkat harga. Jadi, secara umum dapat dikatakan bahwa inflasi merupakan suatu keadaan terjadinya peningkatan harga-harga barang dan jasa yang secara terus sehingga menurunkan daya beli (Feranika & Haryati, 2020). Beberapa faktor yang mempengaruhi inflasi :

1. Permintaan (*demand*)

Inflasi ini bisa terjadi karena permintaan atau daya beli masyarakat yang kuat terhadap suatu barang. Inflasi terjadi karena munculnya keinginan berlebihan dari suatu kelompok masyarakat yang ingin memanfaatkan lebih banyak barang dan jasa yang tersedia di pasaran. Keinginan yang berlebihan tersebut mendorong permintaan menjadi bertambah sedangkan penawaran masih tetap yang akhirnya mengakibatkan harga menjadi naik.

2. Jumlah uang yang beredar.

Kelompok aliran ekonomi klasik menyatakan bahwa ada keterkaitan antara jumlah uang yang beredar dengan harga-harga. Apabila jumlah barang tetap

namun jumlah uang yang beredar lebih besar dua kali lipat, maka harga barang pun menjadi lebih mahal dua kali lipat.

3. Kenaikan biaya produksi.

Kenaikan biaya produksi dalam jangka waktu tertentu secara terus menerus dapat menyebabkan inflasi.

4. Kenaikan Permintaan dan Penawaran (campuran)

Hal ini terjadi karena adanya ketidakseimbangan antara penawaran dan permintaan. Ketika permintaan terhadap suatu barang atau jasa bertambah, kemudian mengakibatkan penyediaan barang dan faktor produksi menjadi turun. Sementara itu, pengganti atau substitusi untuk barang dan jasa tersebut terbatas atau tidak ada. Keadaan yang tidak seimbang ini akan menyebabkan harga barang dan jasa menjadi naik. Inflasi jenis ini akan sangat sulit diatasi atau dikendalikan ketika kenaikan *supply* akan suatu barang atau jasa lebih tinggi atau setidaknya setara dengan permintaan.

5. Kekakuan Upah

Produsen tidak bisa mencegah dengan cepat kenaikan permintaan yang diakibatkan oleh pertumbuhan penduduk. Akhirnya permintaan sulit dipenuhi saat ada pertumbuhan jumlah penduduk.

2.2 Pasar Induk

Berdasarkan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan Nomor 23/MPP/Kep/1/1998 Tentang Lembaga-Lembaga Usaha Perdagangan, Pasar Induk (Grosir) didefinisikan sebagai pasar tempat dilakukan usaha perdagangan partai besar.

Pasar grosir atau induk umumnya hanya ada di negara berkembang dan berlokasi di kota kabupaten atau kota regional dan mengambil sebagian besar produk dari pasar desa yang terletak di daerah produksi (Pramudyaningih et al., 2019; Wahyudi, 2014). Seperti pasar pada umumnya, pasar induk memiliki beberapa karakteristik yaitu:

1. Karakteristik Sosial, Ekonomi dan Budaya

Selain berfungsi sebagai tempat transaksi penjual dan pembeli, pasar juga memiliki fungsi sebagai wahana kegiatan sosial dan rekreasi. Pasar dapat

menjadi petunjuk budaya dari masyarakat setempat sehingga seringkali pasar menjadi ndic budaya yang penting seperti: Menu makanan yang diperjual belikan, hasil bumi yang dihasilkan, cara bertegur sapa, cara berbusana, Bahasa dan kedisiplinan masyarakat.

2. Karakteristik Pengguna pasar

Pengguna pasar terdiri dari 2 pihak yaitu penjual dan pembeli. Namun saat ini, pasar juga dimanfaatkan sebagai media pembelajaran dan wisata.

3. Karakteristik fisik pasar dan tata letak bangunan

Pada skala kota ada 3 hal utama yang mempengaruhi lokasi pasar: yaitu (1) *Location of generator of population movement*; (2) *Source of Supply* dan (3) *Location of consumers*.

2.3 Teori Lokasi

2.3.1 Teori Lokasi Pasar

Pasar membutuhkan lahan dan lokasi yang strategis, mengingat aktivitas yang terjadi di pasar tersebut dan pentingnya peran pasar sebagai salah satu komponen pelayanan kota, daerah dan wilayah yang mengakibatkan kaitan dan pengaruh dari masing-masing unsur penunjang kegiatan perekonomian kota. Dengan letak yang strategis, akan lebih terjamin proses transaksi jual-belinya daripada pasar yang letaknya kurang strategis. Dalam hal ini harus diperhatikan faktor-faktor keramaian lalu lintas, kemungkinan tempat pemberhentian orang untuk berbelanja, keadaan penduduk di lingkungan pasar, keadaan perparkiran dan sebagainya.

De Chiara dan Koppelman (1999), menambahkan kriteria yang harus dipenuhi dalam menentukan lokasi pasar/pusat perbelanjaan adalah: 1. Kedekatan dengan pangsa pasar 2. Kedekatan dengan bahan baku 3. Ketersediaan tenaga listrik dan air 4. Iklim 5. Ketersediaan modal 6. Perlindungan terhadap kebakaran, perlindungan polisi, pelayanan kesehatan 7. Perumahan/permukiman penduduk 8. Peraturan setempat 9. Pertumbuhan kota di masa yang akan datang.

2.3.2 Teori Lokasi Market Area

Asumsi dasar Teori Market Area ini adalah: (a) Konsumen tersebar secara relative merata antar tempat, artinya teori ini cocok diberlakukan di daerah perkotaan dimana konsentrasi penduduk dan industry relative merata dibandingkan dengan daerah perdesaan atau pedalaman. (b) Produk *homogeny*, sehingga persaingan akan sangat ditentukan oleh harga dan ongkos angkut. (c) Ongkos angkut per kesatuan jarak (ton/km) adalah sama (No Economies of Long Haul). (d) Konsumen bersifat rasional, yaitu melakukan pembelian pada lokasi pasar yang dekat dengan tempat tinggal. (Sjarfizar : 2008). Selanjutnya Sjafrizal (2008) mengatakan bahwa kondisi stabil dan diinginkan adalah kondisi keseimbangan (equilibrium) yang dapat memuaskan pihak yang berkepentingan, yaitu produsen dan konsumen. Kondisi keseimbangan ini dapat berbeda baik dari sudut pandang pedagang atau pengusaha atau dari sudut pandang masyarakat umum.

Penentuan suatu lokasi strategis menjadi suatu faktor penting agar suatu usaha memiliki potensi untuk memaksimalkan penjualan dan keuntungannya. Lokasi didefinisikan sebagai suatu tempat dimana aktivitas-aktivitas dilakukan. Ada berbagai teori lokasi yang berkembang mulai dari teori lokasi menurut Ricardo, Von Thunen, Weber dan Losch. Pada pengembangan pasar, teori lokasi losch yang paling mendekati. Lokasi berbagai kegiatan seperti rumah tangga, pertokoan, pabrik, pertanian, pertambangan, sekolah, dan tempat ibadah tidaklah acak berada di lokasi tersebut melainkan menunjukkan susunan yang terpola dengan baik. (Tarigan, 2005).

Menurut Losch, lokasi penjual sangat berpengaruh terhadap jumlah konsumen yang digarapnya. Makin jauh dari pasar, konsumen makin enggan membeli karena biaya transportasi untuk mendatangi tempat penjualan pasar semakin mahal. Produsen harus memilih lokasi yang menghasilkan penjualan terbesar yang identik dengan penerimaan terbesar. Atas dasar pandangan di atas Losch cenderung menyarankan agar lokasi produksi berada di pasar. Menurut Miles (1999), faktor-faktor yang berpengaruh dalam pemilihan lokasi adalah:

1. Zoning (peruntukan lahan)
2. Fisik (physical features)
3. Utilitas

4. Transportasi
5. Parkir
6. Dampak lingkungan (sosial dan alam)
7. Pelayanan publik
8. Penerimaan/respon masyarakat (termasuk perubahan perilaku)
9. Permintaan dan penawaran (pertumbuhan penduduk, penyerapan tenaga kerja, distribusi pendapatan)

Selain hal-hal yang telah dikemukakan oleh Miles, De Chiara dan Koppelman, Duncan dan Hollander (dalam Ristantyo, 2004), mengemukakan hal-hal yang harus diperhatikan dalam penentuan lokasi pasar tradisional yaitu sebagai berikut:

1. Populasi yang terdapat pada daerah perdagangan, meliputi komposisi dan pertumbuhannya
2. Perkembangan kota yang dapat diukur dari perubahan sosial ekonomi
3. Kebiasaan belanja penduduk
4. Daya beli penduduk dapat dilihat dari jumlah tenaga kerja, jenis pekerjaan, tingkat pendapatan dan jumlah tabungan yang dimiliki
5. Perbedaan status sosial yang dapat dilihat dari tipe rumah, kepemilikan rumah, tingkat pendidikan dan jumlah kepemilikan kendaraan
6. Jumlah, luas, tipe dan lokasi pasar lama
7. Aksesibilitas berupa fasilitas transportasi umum, kedekatan dengan konsumen yang potensial dapat berupa daerah perumahan dan perkantoran
8. Kondisi fisik alam, dapat dilihat dari topografi, kondisi geologis, rawan bencana dan sebagainya.

Pembangunan Pasar Induk wajib memperhatikan beberapa kebijakan dalam menciptakan konsep pembangunan berkelanjutan (Adisasmita, 2010) yang diantaranya :

- a. Pengelolaan sumber daya alam perlu direncanakan sesuai dengan daya dukung lingkungannya.
- b. Proyek pembangunan yang berdampak negatif terhadap lingkungan dikendalikan melalui penerapan Analisa Mengenai Dampak Lingkungan (Amdal) sebagai bahan dari studi kelayakan dalam proses perencanaan proyek.

- c. Adanya pengutamaan penanggulangan pencemaran air, udara dan tanah.
- d. Pengembangan keanekaragaman hayati sebagai persyaratan bagi aksesibilitas tatanan lingkungan.
- e. Pengendalian kerusakan lingkungan melalui pengelolaan daerah aliran sungai, rehabilitas dan reklamasi bekas pembangunan, serta pengelolaan wilayah pesisir dan kelautan.
- f. Pengembangan kebijakan ekonomi yang memuat pertimbangan lingkungan.
- g. Pengembangan peran serta masyarakat, kelembagaan, dan ketenagaan dalam pengelolaan lingkungan hidup.
- h. Pengembangan hukum lingkungan yang mendorong badan peradilan untuk menyelesaikan sengketa melalui penerapan hokum lingkungan.

Pembangunan Pasar Induk selain wajib memperhatikan konsep pembangunan berkelanjutan tentunya juga harus memperhatikan konsep adat dan budaya yang berlaku dikawasan yang akan dibangun. Adat merupakan gagasan kebudayaan yang terdiri dari nilai-nilai kebudayaan, norma, kebiasaan, kelembagaan, dan hukum adat yang lazim dilakukan di suatu daerah. Apabila adat ini tidak dilaksanakan akan terjadi kerancuan yang menimbulkan sanksi tak tertulis oleh masyarakat setempat terhadap pelaku yang dianggap menyimpang. Sedangkan budaya merupakan suatu cara hidup yang berkembang dan dimiliki bersama oleh sebuah kelompok orang dan diwariskan dari generasi ke generasi. Budayaterbentuk dari banyak unsur yang rumit, termasuk sistem agama dan politik, adat istiadat, bahasa, perkakas, pakaian, bangunan, dan karya seni. Pembangunan pasar induk wajib memperhatikan konsep adat dan budaya masyarakat, diantaranya :

1. Tri Hita Karana, secara leksikal berarti tiga unsur penyebab kesejahteraan yaitu Sanghyang Jagatkarana/Tuhan (parhyangan), Bhuana (palemahan), dan Manusia (pawongan). Dari pengertian tersebut berkembang ke konsep keharmonisan hubungan antara manusia dengan Tuhannya, manusia dengan alam lingkungannya, dan manusia dengan sesamanya.
2. Konsep Tri Bhuwana dan Tri Angga/ Tri mandala yaitu utama mandala ada di kawasan utara, madya mandala ada di kawasan tengah dan kanista mandala ada di kawasan selatan. Secara tradisi, dalam tata ruang kawasan

tersirat menggunakan bingkai struktur nilai ruang yang berpola sanga mandala, baik yang diturunkan dari konsep pengider-ider maupun yang dijabarkan dari pola tri mandala.

2.4 Investasi

Investasi merupakan komitmen pengeluaran atas sejumlah dana atau sumber daya yang lain yang dilakukan pada saat ini dengan harapan dapat memperoleh pengembalian yang lebih besar pada masa yang akan datang. Investasi mempunyai peranan penting dalam pengembangan ekonomi suatu daerah. Karena dengan adanya kegiatan investasi akan mendorong pula kegiatan ekonomi di daerah tersebut. Banyak manfaat yang bisa diperoleh dari kegiatan investasi tersebut. Manfaat dari kegiatan investasi tersebut dapat dikelompokkan menjadi tiga jenis (Sukezi, 2008) yaitu:

1. Manfaat Finansial: yaitu manfaat kegiatan investasi bagi penanam modal (investor) itu sendiri. Yang berarti bahwa investasi tersebut menghasilkan penerimaan dana (benefit) yang lebih besar dibandingkan dengan biaya dan risiko (*cost and risk*) investasi tersebut.
2. Manfaat Ekonomi: yaitu kegiatan investasi tersebut mendatangkan manfaat bagi perekonomian secara makro, seperti peningkatan PAD dan PDRB, peningkatan devisa, peningkatan nilai tambah dan output yang dihasilkan.
3. Manfaat Sosial: yaitu kegiatan investasi dapat mendatangkan manfaat bagi masyarakat disekitarnya, baik berupa manfaat langsung seperti penyerapan tenaga kerja maupun manfaat tak langsung (*multiplier effect*) yakni mendorong terciptanya kesempatan berusaha bagi masyarakat di sekitarnya.

Dalam pelaksanaannya, kegiatan investasi dapat dilakukan oleh pihak pemerintah maupun dilakukan oleh pihak swasta. Investasi yang dilakukan oleh pemerintah umumnya lebih berorientasi pada kepentingan masyarakat (*social motive*) seperti pembangunan jalan, jembatan, sekolah, rumah sakit dan sebagainya. Adapun investasi yang dilakukan oleh pihak swasta umumnya lebih berorientasi pada keuntungan (*profit oriented*), seperti pembangunan pabrik, perhotelan, swalayan dan sebagainya.

2.5 Analisis Manfaat Ekonomi

Analisis manfaat dan biaya (Prasetya, 2012) merupakan suatu analisis yang dapat dipergunakan untuk memberikan rekomendasi mengenai kelayakan suatu proyek investasi. Analisis manfaat dan biaya atau Cost and Benefit Analysis (CBA) merupakan analisis yang dilakukan dengan membandingkan antara biaya (cost) yang sudah dikeluarkan untuk membangun pasar induk dengan manfaat (benefit). Unsur biaya merupakan komponen nilai-nilai yang dikeluarkan untuk menjalankan suatu proyek. Sedangkan unsur manfaat merupakan nilai positif dan negatif yang dirasakan oleh masyarakat atas proyek yang akan dijalankan. Komponen biaya dan manfaat mencakup tangible dan intangible (Suliastiani, dkk., 2020).

Sukeesi (2008) menyatakan kemanfaatan (benefit) secara ekonomi pada pelaksanaan suatu proyek dapat dikelompokkan menjadi manfaat Berwujud (Tangible) dan tidak berwujud (intangible) (Sukeesi, 2008). Istilah berwujud ditetapkan bagi yang dapat dinilai di pasar, sedangkan yang tidak berwujud untuk segala sesuatu yang tidak dapat dipasarkan. Manfaat berwujud dapat dibagi menjadi dua, yaitu manfaat langsung dan tidak langsung. Manfaat langsung berhubungan dengan tujuan utama dari proyek atau program. Manfaat langsung timbul karena meningkatnya hasil atau produktivitas dengan adanya proyek atau program tersebut. Manfaat tidak langsung adalah manfaat yang tidak secara langsung disebabkan karena adanya proyek yang akan dibangun atau merupakan hasil sampingan. Penggolongan terakhir dalam analisis manfaat adalah manfaat tidak berwujud. Manfaat tidak berwujud merupakan manfaat dan biaya sosial yang ditimbulkan atas suatu proyek. Manfaat dan biaya sosial ini dikategorikan sebagai manfaat yang tidak dapat dipasarkan.

2.6 Kinerja Jaringan Jalan

2.6.1 Jalan

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan / atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan

jalan kabel. Sedangkan sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarkis.

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, peran jalan adalah:

1. Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.
2. Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.
3. Jalan yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, klasifikasi jalan menurut kelas jalan berkaitan dengan kemampuan jalan untuk menerima beban lalu lintas dinyatakan dalam muatan sumbu terberat (MST) dalam satuan ton. Klasifikasi menurut kelas jalan dan ketentuannya serta kaitannya dengan kasifikasi menurut fungsi jalan diperlihatkan seperti pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1. Klasifikasi Menurut Kelas Jalan

Kelas	Fungsi	Dimensi Kendaraan Maksimum (lebar – panjang – tinggi) (m)	Muatan Sumbu Terberat MST (ton)
I	Arteri kolektor	2,5 x 18 x 4,2	10
II	Arteri Kolektor Lokal Lingkungan	2,5 x 12 x 4,2	8
III	Arteri Kolektor Lokal Lingkungan	2,1 x 9 x 3,5	8
Khusus	Arteri	2,5 x 18 x 4,2	> 10

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan, maka klasifikasi kecepatan yang diizinkan berdasarkan sistem jaringan jalan dan fungsi jalan adalah seperti Tabel. 2.2.

Tabel 2.2. Kecepatan Maksimum yang Diizinkan

Jaringan Jalan	Fungsi	Jenis Kendaraan	Kecepatan Max. Izin (km/jam)	
		Jalur cepat roda empat	80	
	Arteri bermedian	Jalur cepat roda dua	60	
		Jalur lambat kawasan padat	30	
		Jalur lambat kawasan tidak padat	50	
		Kawasan pusat kegiatan	40	
	Arteri tidak bermedian	Kawasan industri Kawasan pemukiman	40 – 80	
		Kawasan sekolah	40	
			30 – 80	
Primer	Kolektor bermedian	Jalur cepat roda empat	80	
		Jalur cepat roda dua	50	
		Jalur lambat kawasan padat	30	
		Jalur lambat kawasan tidak padat	50	
	Kolektor tidak bermedian	Kawasan pusat kegiatan Kawasan industri Kawasan pemukiman	40	
		Kawasan sekolah	40 – 80	
			40	
			30 – 80	
	Lokal		Kawasan pusat kegiatan	30
			Kawasan industri	25 – 60
		Kawasan pemukiman	25	
		Kawasan sekolah	20 – 60	
Sekunder	Arteri / kolektor bermedian	Jalur cepat roda empat Jalur cepat roda dua	50	
			40	
	Arteri / kolektor bermedian	Jalur lambat kawasan padat	30	
		Jalur lambat kawasan tidak padat	50	
		Kawasan pusat kegiatan	40	
	Lokal	Kawasan industri Kawasan pemukiman	40 – 50	
		Kawasan sekolah	40	
			30 – 50	
			Kawasan pusat kegiatan	25
			Kawasan industri Kawasan pemukiman	25 – 40
		Kawasan sekolah	25	
			20 – 40	

2.6.2 Penilaian Ruas Jalan

Untuk mengukur kualitas pelayanan dari ruas jalan dengan menggunakan tingkat pelayanan hasil dari nilai derajat kejenuhan (DS). Nilai Ds ini merupakan

nilai volume lalu lintas dibagikan dengan kapasitas ruas jalan (V/C ratio). Selanjutnya dari hasil V/C ratio dapat ditentukan indeks tingkat pelayanan dari ruas yang ditinjau. Untuk mengukur kualitas pelayanan dari ruas jalan dengan menggunakan tingkat pelayanan. Tingkat pelayanan yang dimaksud adalah seperti tertera dalam Tabel 2.3

Tabel 2.3 Indeks Tingkat Pelayanan (ITP) pada Jalan

Karakteristik Operasi Terkait		
Arteri Primer	Kolektor Primer	Arteri / Kolektor Sekunder
A	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus bebas ○ Kecepatan lalu lintas > 100 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,2$ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Kecepatan lalu lintas > 100 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,3$
B	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus bebas ○ Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 80 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,6$ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus stabil ○ Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 40 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,7$
C	<ul style="list-style-type: none"> ○ Awal dari kondisi arus stabil ○ Kecepatan lalu lintas > 80 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,45$ ○ Arus masih stabil ○ Kecepatan lalu lintas > 65 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,7$ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Awal dari kondisi arus stabil ○ Kecepatan lalu lintas sekitar 90 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,5$ ○ Arus stabil ○ Kecepatan lalu lintas > 75 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,75$
D	<ul style="list-style-type: none"> ○ Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 30 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,8$ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mendekati arus tidak stabil ○ Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 25 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,9$
E	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mendekati arus tidak stabil ○ Kecepatan lalu lintas turun sampai 60 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,85$ ○ kondisi mencapai kapasitas ○ kecepatan lalu lintas pada umumnya berkisar 50 km/jam 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus pada tingkat kapasitas ○ Kecepatan lalu lintas sekitar 50 km/jam
F	<ul style="list-style-type: none"> ○ kondisi arus tertahan ○ kecepatan lalu lintas < 50 km/jam ○ volume dibawah 2000 smp per jam 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus tertahan, kondisi terhambat (<i>congested</i>) ○ Kecepatan lalu lintas < 50 km/jam
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus tidak stabil, Kecepatan perjalanan rata-rata sekitar 25 km/jam ○ Volume pada kapasitas ○ Arus tertahan, macet ○ Kecepatan perjalanan rata-rata < 15 km/jam ○ V/C ratio permintaan melebihi 1

Sumber : Peraturan Menhub. No. KM 14 Tahun 2006

2.6.3 Satuan Mobil Penumpang (SMP)

Kendaraan yang ada di jalan raya terdiri dari berbagai jenis kendaraan, maka dalam hubungannya dengan kapasitas, pengaruh dari setiap jenis kendaraan dihitung dengan membandingkan terhadap pengaruh mobil penumpang yang dipakai sebagai satuan sehingga hal ini dikenal dengan satuan mobil penumpang. Hal ini berdasarkan pada jenis kendaraan yang ada, pergerakan lalu lintas berdasarkan karakteristik arus lalu lintas, karakteristik pergerakan dari jenis kendaraan yang berbeda yaitu dimensi, kecepatan/percepatan serta kemampuan gerakan dari masing-masing kendaraan.

Nilai dari faktor smp ini sangat tergantung terhadap tipe dan kondisi geometrik jalan baik pada ruas maupun persimpangan. Nilai faktor smp untuk ruas jalan menurut MKJI'97 selengkapnya adalah sebagai berikut:

1. Ekuivalen Mobil Penumpang (EMP) Jalan Perkotaan

Ekuivalen mobil penumpang untuk jalan perkotaan dikelompokkan dalam kondisi jalan perkotaan tak-terbagi dan jalan perkotaan terbagi /satu-arah seperti terlihat pada Tabel 2.4 dan Tabel 2.5.

Tabel 2.4 EMP untuk Jalan Perkotaan Tak-Terbagi

Tipe jalan: Jalan tak terbagi	Arus lalu-lintas total dua arah (kend/jam)	emp		
		HV	MC Lebar WC(m)	jalur lalu-lintas
			□ 6	> 6
Dua-lajur (2/2 UD)	0 – 1800	1,3	0,5	0,4
	□ 1800	1,2	0,35	0,25
Empat-lajur (4/2 UD)	0 – 3700	1,3	0,4	
	□ 3700	1,2	0,25	

Sumber : MKJI'97

Tabel 2.5 EMP untuk Jalan Perkotaan Terbagi dan Satu-arah

Tipe jalan: Jalan satu arah dan Jalan terbagi	Arus lalu-lintas per lajur (kend/jam)	emp	
		HV	MC
Dua-lajur satu-arah (2/1) dan Empat-lajur terbagi (4/2D)	0 – 1050 □ 1050	1,3 1,2	0,4 0,25
Tiga-lajur satu-arah (3/1) dan Enam-lajur terbagi (6/2D)	0 – 1100 □ 1100	1,3 1,2	0,4 0,25

Sumber : MKJI'97

2. Ruas Jalan Perkotaan

Untuk jalan tak terbagi, analisis dilakukan pada kedua arah lalu-lintas. Untuk jalan terbagi, analisis dilakukan terpisah pada masing-masing arah lalu-lintas, seolah-olah masing-masing arah merupakan jalan satu arah yang terpisah.

Formula untuk menentukan kapasitas Jalan Perkotaan adalah sebagai berikut:

$$C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \text{ (smp/jam)}$$

dimana :

a

C = Kapasitas

C₀ = Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_W = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu-lintas

FC_{SP} = Faktor penyesuaian pemisahan jalan

FC_{SF} = Faktor penyesuaian hambatan samping

3. Kapasitas Dasar Jalan Perkotaan

Kapasitas dasar (C₀) ditentukan berdasarkan tipe jalan seperti terlihat pada Tabel 2.6. Kapasitas dasar jalan lebih dari empat-lajur (banyak lajur) dapat ditentukan dengan menggunakan kapasitas per lajur yang diberikan dalam Tabel 2. 6 walaupun lajur tersebut mempunyai lebar yang tidak standar.

Tabel 2.6 Kapasitas Dasar (C0) Jalan Perkotaan

Tipe jalan	Kapasitas (smp/jam)	dasar	Catatan
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	1650		Per lajur
Empat-lajur tak-terbagi	1500		Per lajur Total dua
Dua-lajur tak-terbagi	2900		arah

Sumber : MKJI'97

4. Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Lebar Jalur Lalu-Lintas (F_{cw}) Jalan Perkotaan

Penyesuaian untuk lebar jalur lalu-lintas ditentukan berdasarkan lebar jalur lalu-lintas efektif (W) seperti terlihat pada Tabel 2.7.

Tabel 2.7 Faktor Penyesuaian Lebar Lalu Lintas Efektif (W_c) Jalan Perkotaan

Tipe jalan	Lebar jalur lalu-lintas efektif (W _c) (m)	FCW
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	Per lajur 3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
	4,00	1,08
Empat-lajur tak-terbagi	Per lajur 3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
	3,75	1,05
	4,00	1,09
Dua-lajur tak-terbagi	Total dua arah 5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
	9	1,25
	10	1,29
	11	1,34

Sumber : MKJI'97

Faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan lebih dari empat lajur dapat ditentukan dengan menggunakan nilai per lajur yang diberikan untuk jalan empat-lajur dalam Tabel 2.7

5. Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisahan Arah (F_{cwb}) Jalan Perkotaan

Khusus untuk jalan tak terbagi, faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah ditentukan berdasarkan data masukan kondisi lalu-lintas seperti terlihat pada Tabel 2.8

Tabel 2. 8 Faktor Penyesuaian Pemisah Arah untuk Jalan Dua-Lajur Dua-Arah (2/2) dan Empat-Lajur Dua-Arah (4/2) Tak Terbagi

Pemisahan arah SP %-%	50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
Dua-lajur 2/2	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
FCSP Empat-lajur 4/2	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

Sumber : MKJI'97

Untuk jalan terbagi dan jalan satu-arah, faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah tidak dapat diterapkan dan nilai 1,0 sebaiknya digunakan untuk analisis.

6. Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Hambatan Samping (F_{csf}) Jalan Perkotaan

a. Jalan dengan bahu

Faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping ditentukan berdasarkan lebar bahu efektif W_s dan kelas hambatan samping (SFC) seperti terlihat pada Tabel 2.9.

Tabel 2.9 Faktor Penyesuaian Kapasitas Pengaruh Hambatan Samping dan Lebar Bahu (FCSF) pada Jalan Perkotaan dengan Bahu

Tipe jalan	Kelas hambatan samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar bahu FCSF			
		Lebar bahu efektif WS			
		$\leq 0,5$	1,0	1,5	$\geq 2,0$
4/2 D	VL	0,96	0,98	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,88	0,92	0,95	0,98
	VH	0,84	0,88	0,92	0,96
4/2 UD	VL	0,96	0,99	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,87	0,91	0,94	0,98
	VH	0,80	0,86	0,90	0,95
2/2 UD atau Jalan satu-arah	VL L M H	0,94	0,96	0,99	1,01
	VH	0,92	0,94	0,97	1,00
		0,89	0,92	0,95	0,98
		0,82	0,86	0,90	0,95
		0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber : MKJI'97

b. Jalan dengan kereb

Faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping (FCSF) ditentukan berdasarkan jarak antara kereb dan penghalang pada trotoar W_k dan kelas hambatan samping (SFC) seperti terlihat pada Tabel 2.10.

Tabel 2.10 Faktor Penyesuaian Kapasitas Pengaruh Hambatan Samping dan Jarak Kereb Penghalang (FCSF) jalan perkotaan dengan Kereb.

Tipe jalan	Kelas hambatan samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan jarak kereb-penghalang FCSF Jarak : kereb-penghalang WK			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
4/2 D	VL	0,95	0,97	0,99	1,01
	L	0,94	0,96	0,98	1,00
	M	0,91	0,93	0,95	0,98
	H	0,86	0,89	0,92	0,95
	VH	0,81	0,85	0,88	0,92
4/2 UD	VL	0,95	0,97	0,99	1,01
	L	0,93	0,95	0,97	1,00
	M	0,90	0,92	0,95	0,97
	H	0,84	0,87	0,90	0,93
2/2 UD atau Jalan satu- arah	VH	0,77	0,81	0,85	0,90
	VL L M H	0,93	0,95	0,97	0,99
	VH	0,90	0,92	0,95	0,97
		0,86	0,88	0,91	0,94
		0,78	0,81	0,84	0,88
		0,68	0,72	0,77	0,82

c. Faktor penyesuaian FCSF untuk jalan enam-lajur

Apabila jalan yang ditinjau mempunyai lajur lebih atau sama dengan 6-lajur, maka digunakan faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan 6-lajur. Faktor penyesuaian ini dapat ditentukan dengan menggunakan nilai FCSF untuk jalan empat-lajur yang diberikan pada Tabel 2.11 atau Tabel 2. 12. Sebagaimana ditunjukkan di bawah:

$$FC_{6,SF} = 1 - 0,8(1 - FC_{4,SF})$$

Dimana :

FC_{6,SF} = faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan enam-lajur

FC_{4,SF} = faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan empat-lajur

d. Hambatan Samping Jalan Perkotaan

Tabel 2.11 Kelas Hambatan Samping untuk Jalan Perkotaan

Kelas hambatan samping (SFC)	Kode	Jumlah berbobot kejadian per 200 m per jam (dua sisi)	Kondisi khusus
Sangat rendah	VL	< 100	Daerah permukiman;jalan dengan jalan samping.
Rendah	L	100 – 299	Daerah permukiman;beberapa kendaraan umum dsb.
Sedang	M	300 – 499	Daerah industri, beberapa toko di sisi jalan.
Tinggi	H	500 – 899	Daerah komersial, aktivitas sisi jalan tinggi.
Sangat Tinggi	VH	> 900	Daerah komersial dengan aktivitas pasar di samping jalan.

Sumber : MKJI'97

7. Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Ukuran Kota (Fccs) Jalan Perkotaan

Faktor penyesuaian untuk ukuran kota ditentukan berdasarkan fungsi jumlah penduduk (Juta) seperti terlihat pada Tabel 2. 12.

Tabel 2.12 Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Ukuran Kota (FCCS) pada Jalan Perkotaan

Ukuran kota (Juta penduduk)	Faktor penyesuaian untuk ukuran kota
< 0,1	0,86
0,1 – 0,5	0,90
0,5 – 1,0	0,94
1,0 – 3,0	1,00
> 3,0	1,04

Sumber : MKJI'97

8. Kinerja Simpang

Simpang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari jaringan jalan. Di daerah perkotaan biasanya banyak simpang, tempat di mana pengemudi harus memutuskan untuk berjalan lurus atau berbelok dan pindah jalan untuk mencapai satu tujuan. Simpang dapat didefinisikan sebagai daerah umum dimana dua jalan atau lebih bergabung atau bersimpangan, termasuk jalan dan fasilitas tepi jalan untuk pergerakan lalu lintas di dalamnya (Khisty. C.J & Kent L.B, 2005).

9. Kapasitas simpang

MKJI (1997) mendefinisikan bahwa kapasitas adalah arus lalu lintas maksimum yang dapat dipertahankan pada suatu bagian jalan dalam kondisi tertentu dinyatakan dalam kendaraan/ jam atau smp/jam.

Kapasitas total suatu persimpangan dapat dinyatakan sebagai hasil perkalian antara kapasitas dasar (C_0) dan faktor-faktor penyesuaian (F). Rumus kapasitas simpang menurut MKJI 1997 dituliskan sebagai berikut:

$$C = C_0 \times F_W \times F_M \times F_{CS} \times F_{RSU} \times F_{LT} \times F_{RT} \times F_{MI}$$

Dengan :

C = Kapasitas aktual (sesuai kondisi yang ada)

C_0 = Kapasitas Dasar

F_W = Faktor penyesuaian lebar masuk

F_M = Faktor penyesuaian median jalan utama

F_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota

F_{RSU} = Faktor penyesuaian tipe lingkungan jalan, hambatan samping dan kendaraan tak bermotor.

F_{LT} = Faktor penyesuaian rasio belok kiri

F_{RT} = Faktor penyesuaian rasio belok kanan

F_{MI} = Faktor penyesuaian rasio arus jalan minor

10. Volume Lalu Lintas

Kendaraan terdiri dari berbagai komposisi kendaraan, sehingga volume lalu lintas menjadi lebih praktis jika dinyatakan dalam jenis kendaraan standar. Standar tersebut yaitu mobil penumpang sehingga dikenal dengan satuan mobil penumpang (smp). Untuk mendapatkan volume lalu lintas dalam satuan smp, maka diperlukan faktor konversi dari berbagai macam kendaraan menjadi mobil penumpang. Faktor konversi tersebut dikenal dengan faktor ekivalen mobil penumpang atau ekivalen mobil penumpang (EMP). Nilai EMP untuk kendaraan dihitung dengan metode kapasitas dengan menggunakan persamaan regresi linier berganda sebagai berikut :

$$Q = a1*QLV_{ij} + a2*QHV_{ij} + a3*QMC_{ij} + a4*QUM$$

dengan :

Q = Jumlah kendaraan dalam smp memasuki persimpangan per periode penggalan waktu lima menitan. QLV_{ij}, QHV_{ij}, QMC_{ij}, QUM_{ij} : Jumlah kendaraan ringan, kendaraan berat, sepeda motor, dan kendaraan tak bermotor dalam periode i penggalan j secara berurutan. A1, a2, a3, a4 : merupakan nilai ekivalen mobil penumpang (emp) kendaraan ringan, kendaraan berat, sepeda motor, dan kendaraan tak ber-motor.

A1 = untuk mobil penumpang LV = 1, maka persamaan dapat ditulis menjadi:

$$Q = QLV_{ij} + a2*QHV_{ij} + a3*QMC_{ij} + a4*QUM_{ij}$$

11. Tingkat pelayanan simpang tak bersinyal

Tingkat pelayanan simpang tak bersinyal mengacu kepada tingkat pelayanan ruas jalan terutana pada jalan mayornya. Indikator yang perlu diperhatikan untuk menilai tingkat pelayanan tersebut adalah nilai derajat kejenuhan, tundaan, dan peluang antrian.

12. Derajat kejenuhan

Derajat kejenuhan (DS) merupakan rasio arus lalu lintas aktual (smp/jam) terhadap kapasitas (smp/jam), dapat ditulis dengan persamaan sebagai berikut :

$$\frac{Q}{C} = QQ_{smp}$$

Dengan :

DS = Derajat kejenuhan

C = Kapasitas (smp/jam) Qsmp = Arus total (smp/jam)

13. Tundaan (D)

Tundaan di persimpangan adalah total waktu hambatan rata-rata yang dialami oleh kendaraan sewaktu melewati suatu simpang. Hambatan tersebut muncul jika kendaraan berhenti karena terjadinya antrian di simpang sampai kendaraan itu keluar dari simpang karena kapasitas simpang yang sudah tidak memadai.

a. Tundaan lalu lintas rata-rata simpang (Dti)

Tundaan lalu lintas rata-rata simpang (detik/smp) adalah tundaan rata-rata untuk seluruh kendaraan yang masuk simpang. Tundaan Dti ditentukan dari hubungan empiris antara tundaan DTI dan derajat kejenuhan DS.

Untuk $DS \leq 0,6$:

$$DTI = 2 + (8.2078 \times DS) - [(1 - DS) \times 2]$$

Untuk $DS > 0,6$:

$$DTI = 1.0504$$

b. Tundaan lalu lintas rata-rata di jalan major (DTMA)

Tundaan lalu lintas rata-rata di jalan major merupakan tundaan lalu lintas rata-rata untuk seluruh kendaraan yang masuk simpang dari jalan major.

- Untuk $DS \leq 0,6$:

$$DT_{MA} = 1,8 + (5,8234 \times DS) - [(1 - DS) \times 1,8]$$

- Untuk $DS > 0,6$:

$$DT_{MA} = \frac{1,05034}{[0,346 - (0,246 \times DS)]} - [(1 - DS) \times 1,8]$$

c. Tundaan lalu lintas rata-rata di jalan minor (DTMI)

Tundaan lalu lintas rata-rata di jalan minor ditentukan berdasarkan tundaan lalu lintas rata-rata simpang (Dti) dan tundaan lalu lintas rata-rata di jalan major (DTMA).

$$DT_{MI} = \frac{[(Q_{SMP} \times DT_i) - (Q_{MA} \times DT_{MA})]}{Q_{MI}}$$

Dengan:

Qsmp = arus total sesungguhnya (smp/jam)

QMA = jumlah kendaraan yang masuk di simpang melalui jalan major (smp/jam).

d. Tundaan Geometrik Simpang

Tundaan geometrik simpang adalah tundaan yang diakibatkan oleh geometrik simpang. DG dihitung menggunakan persamaan :

- Untuk $DS < 1,0$:

$$DG = (1-DS) \times (P_T \times 6 + (1-P_T) \times 3) + DS \times 4$$

- Untuk $DS \geq 1,0$:

$$DG = 4 \text{ detik/smp}$$

e. Tundaan Simpang (D)

Tundaan simpang dihitung menggunakan persamaan sebagai berikut

$$D = DG + T_i$$

14. Peluang Antrian (QP%)

Batas nilai peluang antrian QP% ditentukan dari hubungan empiris antara peluang antrian QP% dan derajat kejenuhan DS. Peluang antrian dengan batas atas dan batas bawah dapat diperoleh dengan menggunakan rumus sebagai berikut di bawah ini (MKJI 1997):

Batas atas :

$$QP_a = (47,71 \times DS) - (24,68 \times DS^2) + (56,47 \times DS^2)$$

Batas bawah :

$$QP_b = (9,02 \times DS) + (20,66 \times DS^2) + (10,49 \times DS^2)$$

Nilai yang digunakan sebagai indikator kinerja dari simpang tak bersinyal adalah:

- Kinerja berdasarkan Derajat kejenuhan (DS) persimpangan mengikuti tingkat kinerja jalan mayor
- Kinerja berdasarkan tundaan rata-rata simpang untuk perimpangan prioritas "STOP" (lihat Tabel 2.13).
- Tundaan rata-rata lalu lintas sebaiknya tidak lebih dari 10 det/smp.
- Peluang antrian (QP) sebaiknya tidak lebih dari 35%.
- Rasio arus jalan minor (Pmi) berdasarkan empirical base antara 0,15 – 0,50.

Tabel 2.13 Persimpangan prioritas "STOP"

Tingkat Pelayanan	Rata-rata tundaan berhenti (detik/kendaraan)
A	< 5
B	5 – 15
C	15 – 25
D	25 – 40
E	40 – 60
F	> 60

III. METODE PENGKAJIAN

3.1 Lokasi

Kajian ini dilaksanakan pada 2 lokasi yaitu Sebelah Barat Terminal A Mengwi dan Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi, Kabupaten Badung.

3.2 Pengumpulan Data

Data primer dikumpulkan melalui beberapa metode meliputi:

1. Wawancara terstruktur menggunakan daftar pertanyaan dan dilakukan perekaman secara audio dan video untuk memperoleh data data yang bersifat kuantitatif
2. Survey dilakukan dengan cara menyebarkan kuisisioner secara langsung maupun melalui google form untuk memperoleh data terkait persepsi masyarakat sasaran terhadap rencana pembangunan pasar induk.
3. *Focus group discussion* dilakukan untuk melakukan konfirmasi terhadap data data yang telah diperoleh melalui penyebaran kuisisioner
4. Pengamatan langsung dilakukan untuk memperoleh data bangkitan transportasi

Data sekunder dikumpulkan melalui daring dengan mengakses data data yang dipublikasi melalui website maupun data data yang didokumentasi pada instansi terkait.

3.3 Pengolahan dan Analisis Data

Data yang telah dikumpulkan kemudian diolah menggunakan analisis yang sesuai dengan tujuan dan luaran kajian yang diharapkan yaitu kajian kepatuhan terhadap hukum, tata ruang, ekonomi, sosial budaya, lingkungan, dan transportasi. Adapun analisis data adalah sebagai berikut:

3.3.1 Kajian Aspek Hukum

Kajian hukum kelayakan Pasar Induk Kabupaten Badung dilakukan dengan analisis deskriptif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan yaitu menggambarkan atau menelaah serta mengurai semua peraturan perundang-undangan yang berlaku, kemudian dikaitkan dengan teori hukum, yang dalam hal

ini menggunakan teori hierarki norma hukum (berjenjang-jenjang), bertujuan untuk melihat keserasian seluruh aturan-aturan yang berkaitan dengan keberadaan pasar induk Kabupaten Badung baik aturan yang di tingkat atas yaitu dimulai dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sampai aturan yang ada di tingkat bawah seperti halnya Peraturan Bupati Badung.

3.3.2 Kajian Aspek Tata Ruang

Metode dan teknis analisis data bertujuan untuk menyederhanakan seluruh data yang terkumpul, menyajikan secara sistematis, kemudian mengolah, menafsirkan dan memaknai data tersebut. Data yang dikumpulkan dalam penelitian kualitatif berbentuk data deskriptif, yaitu data yang berbentuk uraian memaparkan keadaan lokasi pasar induk yang diteliti, berdasarkan fakta-fakta aktual atau sesuai kenyataan sehingga dituntut penafsiran peneliti secara lebih mendalam terhadap kelayakan pemilihan lokasi pembangunan pasar induk.

Analisa data dalam penelitian kualitatif, dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu dengan melakukan analisis pembobotan terhadap aspek penilaian yang dipergunakan sebagai data analisis dan pemberian skoring terhadap kriteria penilaian dari masing-masing alternatif lokasi pembangunan pasar induk. Kegiatan analisis data juga dilanjutkan pada saat kompilasi data yakni mengelompokkan data berdasarkan kelompok dan klasifikasi tertentu sehingga memperoleh data yang terstruktur untuk mempermudah analisis lanjutan yang diperlukan.

Tabel 3.1 Parameter/Indikator Yang Dinilai Beserta Bobotnya Dalam Pemilihan Lokasi Pasar Induk Ditinjau Dari Aspek Tata Ruang

NO	ASPEK PENILAIAN	KRITERIA PENILAIAN	Bobot	LOKASI 1		LOKASI 2	
				Sebelah Barat Terminal A Mengwi		Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana	
				Nilai	Total	Nilai	Total
1	Peraturan setempat	Sesuai rencana tata ruang	15				
2	Pertumbuhan kota	Rencana pengembangan kota di masa yang akan datang	15				
3	Perumahan/permukiman penduduk	Dekat dengan permukiman tenaga kerja	15				
4	Kedekatan dengan pangsa pasar	Dekat dengan pasar turunan	12,5				
5	Kedekatan dengan bahan baku	Dekat dengan sumber produksi	12,5				
6	Kelengkapan sarana prasarana	Ketersediaan jaringan jalan, tenaga listrik, air dan pengelolaan sampah	10				
7	Kesesuaian iklim	Temperature yang sesuai	10				
8	Perlindungan terhadap kebakaran, perlindungan polisi, pelayanan kesehatan	Mudah dijangkau	10				
		jumlah	100				

3.3.3 Kajian Aspek Ekonomi

Teknik analisis yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah metode CBA (Cost and Benefit Analysis) (Sulastiani, dkk., 2020). Rencana investasi pembangunan pasar Induk di Kabupaten Badung, dapat dinyatakan layak apabila proyek tersebut bisa memberikan manfaat pada penduduk maupun perekonomian daerah. Pada Kajian ini dilakukan analisis manfaat dan biaya (Prasetya, 2012) untuk dapat memberikan rekomendasi mengenai kelayakan proyek. Analisis dilakukan dengan dua pendekatan yaitu kualitatif dan kuantitatif.

Analisis kualitatif yang dipergunakan adalah tematik analysis. Analisis tematik adalah metode untuk menganalisis data kualitatif yang melibatkan pembacaan melalui sekumpulan data dan mencari pola makna data untuk menemukan tema. Ini adalah proses reflektivitas aktif di mana pengalaman subjektif peneliti berada di pusat pemahaman data. Analisis ini dapat membantu untuk menentukan manfaat yang diterima masyarakat maupun pemerintah dari keberadaan pasar induk. Kemanfaatan (benefit) secara ekonomi pada pembangunan pasar Induk di Kabupaten Badung dapat dikelompokkan menjadi manfaat Berwujud (Tangible) dan tidak berwujud (intangibile) (Sukesi, 2008). Manfaat berwujud dibagi menjadi dua yaitu manfaat langsung dan tidak langsung. Secara terinci penjelasan masing-masing manfaat yang dapat diperoleh melalui pendirian pasar induk di Kabupaten Badung adalah:

a. Manfaat Langsung

Untuk mengetahui manfaat ekonomi atas rencana pembangunan pasar induk ini dilakukan dengan menganalisis seberapa besar tambahan manfaat yang dinikmati penduduk (meningkatnya jumlah pedagang yang berjualan di pasar) dengan adanya pengembangan pasar tersebut. Untuk menghitung tambahan manfaat (incremental benefit) atas rencana investasi ini dilakukan dengan cara membandingkan (menghitung selisih) tambahan manfaat antara sebelum pengembangan pasar dengan setelah pengembangan pasar.

b. Manfaat Tidak Langsung

Manfaat tidak langsung (indirect benefit) adalah manfaat yang timbul sebagai dampak yang bersifat multiplier effects atas pembangunan pasar tersebut terhadap kegiatan pembangunan ataupun aktivitas ekonomi yang lain.

c. Manfaat *Intangible*

Manfaat tidak kentara (*intangible benefit*) adalah manfaat dari pembangunan proyek yang sulit diukur dengan satuan (nilai) uang. Meskipun manfaat ini tidak dapat diukur dengan nilai uang tetapi perlu dipertimbangkan dalam mempertimbangkan manfaat.

Metode kuantitatif yang digunakan dalam CBA untuk melakukan penilaian kelayakan pada investasi terdiri dari 3 jenis metode. Ketiga jenis metode tersebut adalah: (a) Metode Net Present Value (NPV), (b) Metode Internal Rate of Return (IRR) dan (c) Metode Benefit Cost Ratio (B/C Ratio). Hasil penilaian masing-masing metode tersebut adalah sebagai berikut:

a. Metode Net Present Value (NPV)

Dalam konteks pembangunan Pasar Induk penilaian dilakukan dengan membandingkan biaya investasi untuk pembangunan pasar pasar yakni sebesar dengan manfaat yang dapat diterima masyarakat penyedia barang (keuntungan pedagang), dihitung dengan formula sebagai berikut:

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{A_t}{(1+r)^t} - I_0$$

b. IRR

Untuk menghitung IRR diformulasikan sebagai berikut:

$$IRR = i_1 + \left\{ (i_2 - i_1) \frac{NPV_1}{NPV_1 + NPV_2} \right\}$$

c. Benefit Cost Ratio (B/C)

Ratio *Benefit Cost Ratio* adalah kriteria penilaian investasi yang dilakukan dengan cara membandingkan *Benefit* setelah di *present value* dengan Biaya *Investasi* (cost) setelah dihitung *present value*. Secara matematis metode *Benefit Cost Ratio* (B/C ratio) diformulasikan sebagai berikut:

$$B/C \text{ Ratio} = \frac{\sum PV \text{ Benefit}}{\sum PV \text{ Cost}}$$

3.3.4 Kajian Aspek Sosial Budaya

Pada kajian sosial budaya dilakukan pendekatan (metode analisis deskriptif) dengan menggunakan teori sistem sosial. Metode analisis deskriptif yaitu memproses data yang dihasilkan melalui wawancara langsung dan melalui data skunder dideskriptifkan secara menyeluruh (Probowo dan Heriyanto, 2013). Teori sistem sosial merupakan suatu cara pendekatan sosiologi yang melihat atau memandang setiap fenomena mempunyai berbagai komponen yang saling berinteraksi satu sama lain yang saling berhubungan timbal balik (Bastian, 2007). Aspek yang dikaji pada kajian sosial budaya yaitu aspek fungsi sosial pasar induk terhadap masyarakat sekitar.

Aspek fungsi sosial pasar induk terhadap masyarakat dan kelompok tani yaitu

1. Fungsi pasar induk di bidang sosial budaya

Budaya adalah keseluruhan kompleks yang meliputi pengetahuan, kepercayaan, kesenian, keilmuan, hukum, adat istiadat serta kebiasaan masyarakat. Sehingga, pada aspek ini akan dianalisis pendapat atau pandangan masyarakat dan kelompok petani terhadap pembangunan pasar induk.

2. Fungsi pasar induk di bidang sosial ekonomi

Sosial ekonomi sebagai kegiatan yang berhubungan dengan interaksi sosial antara masyarakat dengan ekonomi. Dalam interaksi ini, dapat dianalisis bagaimana masyarakat mempengaruhi ekonomi dan sebaliknya bagaimana ekonomi mempengaruhi masyarakat.

3.3.5 Kajian Aspek Transportasi

Kajian transportasi dilakukan melalui beberapa tahap meliputi tahap persiapan, tahap studi literatur, hingga penyusunan laporan. Data yang dianalisis adalah data primer dan sekunder untuk memperoleh gambaran terkait lalu lintas pada 2 (dua) lokasi alternatif. Analisis yang dilakukan adalah analisis tingkat pelayanan ruas jalan, analisis kendaraan tahun prediksi, analisis dampak lalu lintas dan analisis kinerja ruas atau simpang.

1). Tahap Persiapan

Tahap persiapan terdiri dari beberapa jenis pekerjaan yaitu 1) melakukan identifikasi terhadap kondisi lingkungan lokasi kajian. Hal ini bertujuan untuk melakukan pengamatan awal di daerah yang akan terdampak secara lalu lintas akibat pembangunan pasar induk ini, 2) mobilisasi tenaga ahli yang akan melakukan analisis serta mengecek langsung di lokasi penelitian yang akan dilakukan. Perumusan metode awal juga dilakukan pada masa persiapan ini, tenaga ahli sudah memperkirakan metode, cara perhitungan serta data-data apa saja yang diperlukan untuk studi kelayakan ini. Dalam fase ini juga sudah dibatasi di daerah mana saja akan dilakukan penelitian. Di tahap persiapan ini juga dilakukan penyusunan ke instansi mana saja akan dilakukan permohonan data untuk menunjang studi kelayakan ini.

2) Tahap Analisis

Tahap analisis meliputi beberapa kegiatan yang akan dilakukan yaitu hal yang pertama ialah melakukan identifikasi dan inventarisasi lalu lintas kegiatan ini terdiri dari analisis data primer yang terdiri dari data jalan dan persimpangan, data volume kendaraan ruas dan simpang serta data bangkitan dan tarikan. Sedangkan data sekunder terdiri dari peta jaringan jalan, *site plan* rencana pembangunan, peta administrasi serta peta tata guna lahan. Apabila data diatas sudah terpenuhi maka dilakukan analisis kinerja ruas dan simpang menggunakan rumus dari MKJI.

Analisis kapasitas ruas jalan menggunakan rumus:

$$C_0 = x \text{ FCW} \times \text{FCSP} \times \text{FCSF} \times \text{FCCS} \text{ (smp/jam)}$$

Dimana :

C	=	Kapasitas
C ₀	=	Kapasitas dasar (smp/jam)
FCW	=	Faktor penyesuaian lebar jalur lalu-lintas
FCSP	=	Faktor penyesuaian pemisahan jalan
FCSF	=	Faktor penyesuaian hambatan samping
FCCS	=	Faktor penyesuaian ukuran kota

Analisis kapasitas simpang menggunakan rumus :

$$C = C_o \times FW \times FM \times FCS \times FRSU \times FLT \times FRT \times FMI$$

Dimana:

- C = Kapasitas aktual (sesuai kondisi yang ada)
- C_o = Kapasitas Dasar
- FW = Faktor penyesuaian lebar masuk
- FM = Faktor penyesuaian median jalan utama
- FCS = Faktor penyesuaian ukuran kota
- FRSU = Faktor penyesuaian tipe lingkungan jalan, hambatan samping dan kendaraan tak bermotor.
- FLT = Faktor penyesuaian rasio belok kiri
- FRT = Faktor penyesuaian rasio belok kanan
- FMI = Faktor penyesuaian rasio arus jalan minor

Derajat kejenuhan

Derajat kejenuhan (DS) merupakan rasio arus lalu lintas aktual (smp/jam) terhadap kapasitas (smp/jam), dapat ditulis dengan persamaan sebagai berikut :

$$Q = \frac{Q_{smp}}{C}$$

dimana :

- DS = Derajat kejenuhan
- C = Kapasitas (smp/jam)
- Q_{smp} = Arus total (smp/jam)

Selanjutnya untuk melakukan prediksi terhadap arus lalu lintas maka dari volume lalu lintas saat ini dilakukan prediksi 5 tahun mendatang dengan berbanding lurus dengan tingkat pertumbuhan penduduk serta rumus proyeksi sebagai berikut :

3). Metode *Compound Interest*

Suatu metode proyeksi jumlah penumpang di tahun mendatang dengan mempertimbangkan faktor tingkat pertumbuhan, baik tingkat pertumbuhan

jumlah penduduk, PDRB, maupun jumlah itu sendiri. Persamaan yang digunakan ialah :

$$Y_n = Y_0 (1 + r)^n$$

Dimana :

Y_n = data tahun rencana

Y_0 = data tahun lalu

r = tingkat pertumbuhan

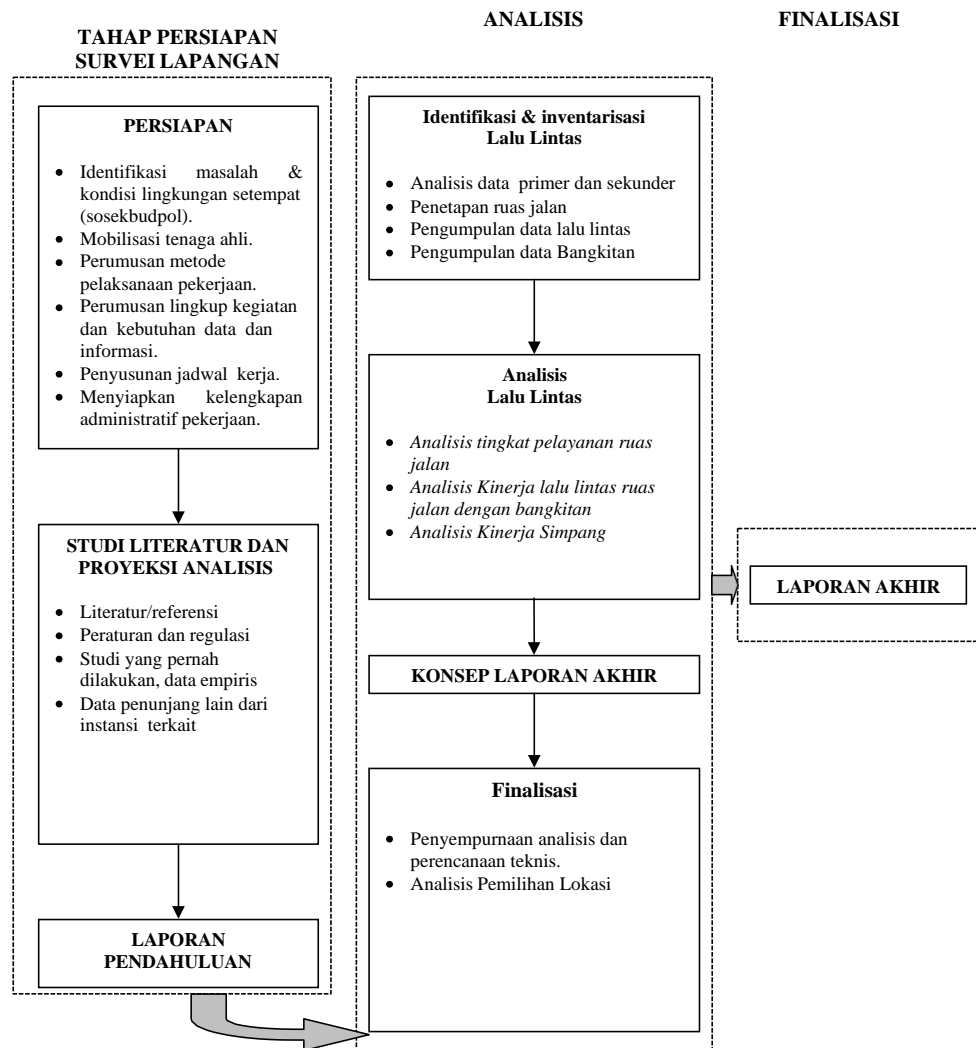
n = tahun rencana

$$r = \frac{Y_1 - Y_0}{Y_0}$$

Y_1 = data tahun sekarang

Y_0 = data tahun lalu

Setelah itu dilakukan analisis dampak lalu lintas akibat pertumbuhan lalu lintas maupun bangkitan perjalanan akibat pembangunan pasar induk itu sendiri. Setelah itu ditentukan tingkat pelayanan apakah masih baik ataupun tidak akibat pertumbuhan lalu lintas di tahun yang akan datang serta bangkitan perjalanan menuju lokasi studi. Selain itu pada tahap analisis ini ditentukan juga lokasi terbaik untuk pembangunan pasar induk antara 2 alternatif yaitu alternative 1 Sebelah Barat Sebelah Barat Terminal A Mengwi dan alternatif kedua adalah di Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi. Pemilihan alternatif ini murni dipilih secara tingkat pelayanan lalu lintas dimana alternatif yang dipilih adalah area yang memiliki tingkat pelayanan yang lebih baik agar tidak mempengaruhi atau memperburuk kinerja jalan dan simpang *existing*.



Gambar 3.1 Tahapan Analisis Transportasi

Keterangan :

- : Arah alir pekerjaan perlangkah
- ⇒ : Arah alir pekerjaan pertahapan pekerjaan
- ⇨ : Kelompok pekerjaan pertahapan pekerjaan

4) Tahap Finalisasi

Pada tahapan ini dilakukan penyempurnaan analisis serta kajian terhadap dampak lalu lintas masa pembangunan dan 5 tahun yang akan datang. Dalam hal ini juga diberikan kegiatan rekomendasi yang wajib dilakukan oleh pihak yang berwenang untuk menanggulangi dan meminimalkan dampak lalu lintas yang mungkin akan ditimbulkan.

3.3.6 Kajian Aspek Lingkungan

1) Rona Lingkungan Awal

Pemilihan lokasi Pasar Induk dikaji dari aspek lingkungan akan dilakukan dengan menghitung perbandingan rona lingkungan awal. Rona lingkungan awal yang dibandingkan antara lain; Komponen Fisik Kimia, Komponen Biologis, dan Komponen Sosial, Ekonomi, dan Budaya. Kebutuhan data awal dapat dilakukan dengan mengambil data skunder yang tersedia pada instansi terkait atau dapat juga dilakukan pengamatan dan/atau pengukuran langsung di lapangan.

2) Skala Rencana Kegiatan

Skala rencana kegiatan adalah pasar induk dengan luas lahan sekitar 5 Ha yang direncanakan untuk melayani tingkat regional (Jawa, Bali dan Nusa Tenggara). Dengan demikian luasan lahan yang dibutuhkan minimal 5 Ha. Ketersediaan lahan yang lebih luas akan dinilai lebih baik untuk potensi pengembangan kedepan.

3) Garis Besar Komponen Rencana Kegiatan

Didalam rencana kegiatan ini terdapat tiga tahapan kegiatan yaitu pada tahap Pra Kontruksi, Tahap Kontruksi, dan Tahap Operasional. Pada tahap pra kontruksi komponen kegiatan yang diperlukan antara lain: sosialisasi rencana pembangunan, dan sosialisasi rencana pembebasan lahan. Dampak yang mungkin akan muncul adalah keresahan masyarakat dan adanya calo tanah. Untuk itu perlu dibuat matriks perbandingan diantara 2 alternatif lokasi utk memilih lokasi dengan dampak yang paling minimal.

Pada tahap kontruksi komponen-komponen kegiatannya terdiri dari: Mobilisasi alat dan material, Mobilisasi pekerja, pembuatan basecamp pekerja, Pembersihan lahan, pembuatan struktur bangunan utama dan pendukung, pekerjaan finishing, dan demobilisasi peralatan dan tenaga kerja.

Pada tahap operasional pasar induk maka akan dipastikan terjadi peningkatan mobilitas barang dan orang. Jumlah kendaraan keluar/masuk area akan meningkat sehingga akan menimbulkan polusi

udara dan kebisingan. Selain itu juga akan muncul timbulan sampah dan air limbah, sehingga diperlukan beberapa sarana untuk mengendalikan dampak yang akan muncul.

Untuk meminimalisir dampak polusi dan kebisingan maka dapat dilakukan dengan membuat *green belt* sepanjang jalan akses masuk pasar. Selain itu lokasi pasar yang lebih jauh dari lokasi pemukiman lebih diutamakan untuk dipilih. Sedangkan untuk pengelolaan timbulan sampah yang akan muncul dapat merujuk pada beberapa dokumen antara lain:

- a. Peraturan Menteri Dalam Negeri No 33 Tahun 2010 tentang Pedoman Pengelolaan Sampah.
- b. SNI 19-3983-1995 Spesifikasi timbulan sampah untuk kota kecil dan kota sedang di Indonesia.
- c. SNI 19-2454-2022 Tata cara Teknik operasional pengelolaan sampah perkotaan

Disamping sarana prasarana pengelolaan sampah dan air limbah, sarana-prasarana sanitasi lingkungan juga dibutuhkan seperti toilet dan sara air bersih.

4). Pembobotan dan Penilaian Prioritas kriteria parameter

Pemilihan lokasi dilakukan dengan pembobotan semua komponen yang dipandang penting. Nilai bobot disesuaikan dengan tingkat kepentingannya. Indikator yang paling penting diberikan bobot paling besar dan begitu pula sebaliknya. Terdapat 14 indikator yang disajikan pada Tabel 3.3. Adapun daya dukung jalan akan dilaksanakan analisis tersendiri ditinjau dari aspek transportasi. Oleh karenanya indikator ini dikeluarkan dari penilaian aspek lingkungan. Untuk penilaian atau skoring masing-masing kriteria disajikan pada Tabel 3.2.

Tabel 3.2 Parameter/Indikator Yang Dinilai Beserta Bobotnya Dalam Pemilihan Lokasi Pasar Induk Ditinjau Dari Aspek Lingkungan.

Parameter/Indikator		Kriteria	No	Bobot (%)	Alternatif Lokasi	
					Wilayah Banjar Denkayu Baleran	Sebelah Barat Terminal A Mengwi
Komponen Fisik-Kimia	Kondisi Topografi	Kelerengan semakin kecil semakin baik (Diutamakan lokasi yang datar)	1	5.3		
	Kondisi Geologi	Lebih jauh dari sesar aktif, lebih baik	2	10.5		
		Formasi batuan yang lebih stabil lebih baik	3	10.5		
	Kondisi Hidrologi (Air Tanah)	Potensi air tanah yang lebih kecil lebih baik	4	5.3		
	Kondisi Hidrologi (Jarak Sungai)	Lebih jauh dari badan air (sungai) lebih baik	5	5.3		
	Kualitas Udara dan Tingkat Kebisingan	Lebih jauh dari pemukiman padat penduduk lebih baik	6	15.8		
	Ketersediaan Lahan	Lahan yang tersedia lebih luas lebih baik	7	10.5		
	Penggunaan Lahan	Lahan yg tidak produktif lebih baik	8	10.5		
	Akses	Semakin mudah akses, semakin baik	9	15.8		
	Daya dukung jalan	(Skoring menurut kajian lalin)	10	<i>Dikaji secara khusus</i>		
Komponen Biologis	Flora	Bukan daerah konservasi flora dilindungi	11	<i>Pilihan lokasi harus di luar zona konservasi</i>		
	Fauna	Bukan daerah konservasi fauna dilindungi	12			
Komponen Sosial Ekonomi dan Budaya	Kependudukan	Semakin kecil pontensi konflik semakin baik	13	10.5		
	Budaya	Bukan situs warisan budaya/arkeologi	14	<i>Lokasi harus di luar kawasan situs</i>		

Tabel 3.3. Penilaian Kriteria Masing-Masing Indikator/Parameter

Topografi	Nilai	Jarak Pemukiman Padat Penduduk	Nilai
Kelerengan < 5%	4	≥ 300 m	4
5% ≥ Kelerengan ≤ 10%	3	150-300 m	3
10% ≥ Kelerengan ≤ 20%	2	50-100 m	2
Kelerengan ≥ 20%	1	≤ 50 m	1
Geologi	Nilai	Ketersediaan Luas Lahan	Nilai
Formasi batuan vulkanik	4	≥ 10 Ha	4
Formasi Endapan Aluvium	2	5-10 Ha	3
		3-5 Ha	2
Jarak Sesar Aktif	Nilai	≤ 3 Ha	1
≥ 1000 m	4		
500-1000 m	3	Penggunaan Lahan	Nilai
≤ 500 m	1	Lahan tidak produktif	4
		Lahan produktif	1
Air Tanah	Nilai	Akses ke Lokasi	Nilai
Debit air sumur ≤ 2 lt/dtk	4		
2 ≤ Debit air sumur ≤ 5 lt/dtk	3	Mudah	4
5 ≤ Debit air sumur ≤ 10 lt/dtk	2	Sedang	2
Debit air sumur ≥ 10 lt/dtk	1	Sulit	0
Jarak Sungai	Nilai		
≥ 300 m	4		
150-300 m	3		
50-100 m	2		
≤ 50 m	1		

Disamping sarana prasarana pengelolaan sampah dan air limbah, sarana-prasarana sanitasi lingkungan juga dibutuhkan seperti toilet dan sarana air bersih. Untuk memilih alternatif lokasi yang terbaik, dapat membandingkan beberapa komponen disajikan pada Tabel

Tabel 3.4 Parameter perbandingan ketersediaan lahan utk penyediaan sarpras pengelolaan lingkungan

Aspek yang dibandingkan	Alternatif Lokasi	
	Wilayah Banjar Denkayu Baleran	Sebelah Barat Terminal A Mengwi
Ketersediaan lahan untuk green belt		
Ketersediaan lahan untuk Ruang Terbuka Hijau		
Ketersediaan lahan untuk drainase dan IPAL		
Ketersediaan lahan untuk pemilahan dan penampungan sampah sementara		

3.6.7 Analisis *Multi Criteria Decision Making* (MCDM) untuk Perumusan Rekomendasi

Analisis MCDM atau analisis pengambilan keputusan multi-kriteria yaitu analisis yang melibatkan berbagai pilihan tersedia dalam situasi atau area penelitian mencakup kehidupan sehari-hari (budaya), sosial, ekonomi dan finansial, tata ruang, hukum dan lingkungan. Pada penelitian ini, MCDM digunakan sebagai analisis untuk merumuskan rekomendasi alternatif pilihan lokasi yang paling tepat. Lokasi yang memiliki skor tertinggi akan menjadi prioritas pilihan pertama. Kelompok pengambil keputusan terdiri dari pimpinan Organisasi Perangkat Daerah (OPD) di Kabupaten Badung yang dijadikan informan dalam pengambilan keputusan pembobotan.

Tabel 3.5 Pembobotan Aspek Kajian Pembangunan Pasar Induk

Aspek	Bobot	Skor Tiap Lokasi		(Bobot x skor) tiap lokasi	
		I	II	I	II
Hukum	A	A1	A2	AxA1	AxA2
Tata Ruang	B	B1	B2	BxB1	BxB2
Ekonomi	C	C1	C2	CxC1	CxC2
Sosial-Budaya	D	D1	D2	DxD1	DxD2
Transportasi	E	E1	E2	ExE1	ExE2
Lingkungan	F	F1	F2	FxF1	FxF2
Total Skor				Skor I	Skor II

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Kajian Aspek Hukum

Landasan Filosofis: Bahwa Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung bertujuan untuk menekan inflasi sebagai wujud dari pelaksanaan program pemerintah Negara Kesatuan Republik Indonesia serta melaksanakan amanat yang diberikan oleh Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Tahun 1945 sebagai bentuk tanggung jawab Pemerintah Daerah Kabupaten Badung untuk melindungi segenap bangsa dan memajukan kesejahteraan umum.

Landasan Sosiologi: Bahwa pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung merupakan bentuk penyelenggaraan pemerintahan daerah untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan kekhasan yang dimiliki Kabupaten Badung dalam menekan inflasi yang terjadi.

Landasan Yuridis: Bahwa pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung sesuai atau tidak bertentangan dengan amanat yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia mulai dari Undang-Undang Dasar Negara Republik Tahun 1945 sebagai *Ground Norm* bangsa Indonesia hingga peraturan perundang-undangan dibawahnya.

- 1 Jenis **Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945**
Peraturan
Pasal
- **Pasal 18 ayat 2** menyatakan Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan.
 - **Pasal 18 ayat 3** menyatakan Pemerintahan daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan Pemerintah Pusat
- Keterangan Pemerintah Kabupaten Badung mendapatkan kewenangan untuk mengurus sendiri urusan pemerintahan dalam menjalankan otonomi seluas-luasnya berkaitan dengan pembentukan, penataan dan pengelolaan Pasal Induk di wilayah Kabupaten Badung
- 2 Jenis **Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014**
Peraturan **Tentang Pemerintahan Daerah Sebagaimana Diubah Dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah Menjadi Undang-Undang, Diubah Kedua Kalinya dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2015 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, Kemudian Diubah Sebagian Dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja**
- Pasal
- **Pasal 11 UU Pemerintahan Daerah**, menyatakan:
 - (1) Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana di maksud dalam Pasal 9 ayat (3) yang menjadi kewenangan Daerah terdiri atas Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan.
 - (2) Urusan Pemerintahan Wajib sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas Urusan Pemerintahan yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar dan Urusan Pemerintahan yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar.

(3) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah Urusan Pemerintahan Wajib yang sebagian substansinya merupakan Pelayanan Dasar.

● **Pasal 12 UU Pemerintahan Daerah**, menyatakan:

(1) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi: a. pendidikan; b. kesehatan; c. pekerjaan umum dan penataan ruang; d. perumahan rakyat dan kawasan permukiman; e. ketenteraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat; dan f. sosial.

(2) Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi: a. tenaga kerja; b. pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak; c. pangan; d. pertanahan; e. lingkungan hidup; f. administrasi kependudukan dan pencatatan sipil; g. pemberdayaan masyarakat dan Desa; h. pengendalian penduduk dan keluarga berencana; i. perhubungan; j. komunikasi dan informatika; k. koperasi, usaha kecil, dan menengah; l. penanaman modal; m. kepemudaan dan olah raga; n. statistik; o. persandian; p. kebudayaan; q. perpustakaan; dan r. kearsipan.

(3) Urusan Pemerintahan Pilihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) meliputi: a. kelautan dan perikanan; b. pariwisata; c. pertanian; d. kehutanan; e. energi dan sumber daya mineral; f. perdagangan; g. perindustrian; dan h. transmigrasi.

● **Pasal 386 UU Pemerintahan Daerah**, menyatakan:

(1) Dalam rangka peningkatan kinerja penyelenggaraan Pemerintahan Daerah, Pemerintah Daerah dapat melakukan inovasi.

(2) Inovasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah semua bentuk pembaharuan dalam penyelenggaraan Pemerintahan Daerah.

● **Pasal 387 UU Pemerintahan Daerah**, menyatakan: Dalam merumuskan kebijakan inovasi, Pemerintahan Daerah mengacu pada prinsip:

- a. peningkatan efisiensi;
- b. perbaikan efektivitas;
- c. perbaikan kualitas pelayanan;
- d. tidak ada konflik kepentingan;
- e. berorientasi kepada kepentingan umum;
- f. dilakukan secara terbuka;
- g. memenuhi nilai-nilai kepatutan; dan
- h. dapat dipertanggungjawabkan hasilnya tidak untuk kepentingan diri sendiri.

Keterangan

- Pembangunan Pasar Induk dapat memberikan lapangan pekerjaan yang terbuka dan bagi masyarakat, keadaan yang dinamis dalam melakukan kegiatan dengan aman, tentram, tertib dan teratur dalam memberikan perlindungan terhadap kegiatan pemasaran komoditas hasil bumi yang berasal dari masyarakat, dimana hal tersebut sesuai dengan beberapa pelaksanaan dalam urusan pemerintah wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar yaitu pekerjaan umum, ketentraman, ketertiban umum dan perlindungan kepada masyarakat.
- Pembangunan Pasar Induk sebagai sarana dalam meningkatkan kualitas tenaga kerja, pemasaran hasil pangan, pemberdayaan masyarakat, penataan koperasi dan usaha kecil dan menengah, serta penanaman modal yang berkaitan dengan kegiatan urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar.
- Pembangunan Pasar Induk juga memberikan tambahan pilihan sebagai objek wisata alternatif dalam pengembangan pariwisata serta dapat menjaga kualitas logistik hasil pangan yang akan dipergunakan oleh para pelaku usaha pariwisata, pasar induk dapat memberikan minat kepada penduduk terkait dengan kegiatan pertanian, dikarenakan hasil dari pertanian masyarakat dapat dipasarkan dan diperdagangkan di dalam pasar induk dengan perlindungan dari pemerintah daerah, selain itu pembangunan pasar induk juga memberikan dampak di bidang

perdagangan dimana menjadi tempat perputaran mata uang yang stabil sebagai bentuk pelaksanaan urusan pemerintahan pilihan.

- Pembangunan Pasar Induk merupakan bentuk inovasi yang dilakukan pemerintah daerah sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 386 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, untuk meningkatkan kinerja penyelenggaraan Pemerintahan Daerah sebagai bentuk pembaharuan dalam penyelenggaraan Pemerintahan Daerah yang mengacu pada prinsip berorientasi kepada kepentingan umum.

3 Jenis Peraturan **Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Diubah Sebagian Oleh Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja.**

Pasal

- **Pasal 4 UU Pengadaan Tanah** Menyatakan:

(1) Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah menjamin tersedianya tanah untuk Kepentingan Umum.

(2) Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah menjamin tersedianya pendanaan untuk Kepentingan Umum

- **Pasal 5 UU Pengadaan Tanah** menyatakan Pihak yang Berhak wajib melepaskan tanahnya pada saat pelaksanaan Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum setelah pemberian Ganti Kerugian atau berdasarkan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.

- **Pasal 6 UU Pengadaan Tanah** menyatakan Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum diselenggarakan oleh Pemerintah.

- **Pasal 7 UU Pengadaan Tanah** menyatakan Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum diselenggarakan sesuai dengan:

a. Rencana Tata Ruang Wilayah;

b. Rencana Pembangunan Nasional/Daerah;

c. Rencana Strategis; dan

d. Rencana Kerja setiap Instansi yang memerlukan tanah.

- **Pasal 10 UU pengadaan tanah sebagai mana di ubah oleh Pasal 10 UU Cipta Kerja** menyatakan Tanah untuk Kepentingan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) digunakan untuk salah satunya pembangunan: pasar umum dan lapangan umum (di dalam huruf “r”).
- **Penjelasan Pasal 10 UU cipta kerja** menyatakan Yang dimaksud dengan “pasar umum dan lapangan umum adalah pasar dan lapangan yang direncanakan, dilaksanakan, dikelola, dan dimiliki oleh Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah dan pengelolaannya dapat dilakukan dengan bekerja sama dengan Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau Badan Usaha Swasta.
- **Pasal 12 UU Pengadaan Tanah** menyatakan:
 - (1) Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 wajib diselenggarakan oleh Pemerintah dan tanahnya selanjutnya dimiliki Pemerintah atau Pemerintah Daerah.

Keterangan

- Pengadaan tanah untuk rencana pembangunan, penataan dan pengelolaan pasar induk di Kabupaten Badung harus dijamin tersedianya oleh Kabupaten Badung dengan tersedianya pendanaan pengadaan tanah Pasar Induk yang ditujukan untuk kepentingan umum sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), Rencana Pembangunan Nasional (RPN), Rencana Pembangunan Daerah (RPD), dan Rencana Strategis;
- Berkaitan dengan penyelenggaraan rencana pengadaan tanah untuk pembangunan Pasar Induk, diselenggarakan oleh Pemerintah Kabupaten Badung, dengan dapat memberikan ganti rugi kepada masyarakat yang memiliki tanah yang termasuk didalam perencanaan dari pembangunan Pasar Induk atau berdasarkan pada putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap dan selanjutnya milik pemerintah Kabupaten Badung.
- Dalam pembangunan pasar induk, Pemerintah Kabupaten Badung dapat melakukan kerjasama dengan pihak lainnya

4 Jenis
Peraturan
Pasal

Undang-Undang 7 Tahun 2014 Tentang Perdagangan

- **Pasal 12** menyatakan Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan/atau Pelaku Usaha secara sendiri-sendiri atau bersama-sama mengembangkan sarana Perdagangan berupa:
 - a. Pasar rakyat;
 - b. pusat perbelanjaan;
 - c. toko swalayan;
 - d. Gudang;
 - e. perkulakan;
 - f. Pasar lelang komoditas;
 - g. Pasar berjangka komoditi; atau
 - h. sarana Perdagangan lainnya.
- **Dalam penjelasan Pasal 12 huruf h**, menjelaskan mengenai sarana perdagangan lainnya yaitu Sarana Perdagangan lainnya antara lain berupa terminal agribisnis, pusat Distribusi regional, pusat Distribusi provinsi, atau sarana Perdagangan lainnya sebagai pusat transaksi atau pusat penyimpanan Barang yang berkembang sesuai dengan perkembangan zaman pada masa depan
- **Pasal 13** menyatakan
 - (1) Pemerintah bekerja sama dengan Pemerintah Daerah melakukan pembangunan, pemberdayaan, dan peningkatan kualitas pengelolaan Pasar rakyat dalam rangka peningkatan daya saing.
 - (2) Pembangunan, pemberdayaan, dan peningkatan kualitas pengelolaan Pasar rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dalam bentuk:
 - a. pembangunan dan/atau revitalisasi Pasar rakyat;
 - b. implementasi manajemen pengelolaan yang profesional;
 - c. fasilitasi akses penyediaan Barang dengan mutu yang baik dan harga yang bersaing; dan/atau
 - d. fasilitasi akses pembiayaan kepada pedagang Pasar di Pasar rakyat.

Keterangan	<ul style="list-style-type: none"> • Berkaitan dengan rencana pembangunan pasar induk di Kabupaten Badung, Pasal 12 ini dapat dijadikan dasar kewenangan terutama Pasal 12 huruf h, sesuai dengan penjelasan yaitu sarana perdagangan lainnya <i>sebagai pusat transaksi atau pusat penyimpanan Barang yang berkembang sesuai dengan perkembangan zaman pada masa depan</i> • Berdasarkan pada Pasal 13 memberikan kewenangan kepada Pemerintah Daerah untuk melakukan kerjasama dengan pemerintah pusat untuk melakukan pembangunan, pemberdayaan, dan peningkatan kualitas pengelolaan Pasar rakyat dalam rangka peningkatan daya saing.
5 Jenis Peraturan	<p>Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2013 Tentang Perlindungan Dan Pemberdayaan Petani Sebagaimana Diubah sebagian Oleh Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja</p>
Pasal	<ul style="list-style-type: none"> • Pasal 7 UU Perlindungan Dan Pemberdayaan Petani menyatakan: <ol style="list-style-type: none"> (1) Strategi Perlindungan dan Pemberdayaan Petani sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ditetapkan oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya berdasarkan pada kebijakan Perlindungan dan Pemberdayaan Petani. (2) Strategi Perlindungan Petani dilakukan melalui: <ol style="list-style-type: none"> a. prasarana dan sarana produksi Pertanian; b. kepastian usaha; c. harga Komoditas Pertanian; d. penghapusan praktik ekonomi biaya tinggi; e. ganti rugi gagal panen akibat kejadian luar biasa; f. sistem peringatan dini dan penanganan dampak perubahan iklim; dan g. Asuransi Pertanian.

- **Pasal 16 UU Perlindungan Dan Pemberdayaan Petani** menyatakan:
 - (1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya bertanggung jawab menyediakan dan/atau mengelola prasarana Pertanian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf a.
 - (2) Prasarana Pertanian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain meliputi:
 - a. jalan Usaha Tani, jalan produksi, dan jalan desa;
 - b. bendungan, dam, jaringan irigasi, dan embung; dan
 - c. jaringan listrik, pergudangan, pelabuhan, dan pasar.
- **Pasal 22 UU Perlindungan Dan Pemberdayaan Petani** menyatakan untuk menjamin kepastian usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf b, Pemerintah dan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya berkewajiban:
 - a. menetapkan kawasan Usaha Tani berdasarkan kondisi dan potensi sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sumber daya buatan;
 - b. memberikan jaminan pemasaran hasil Pertanian kepada Petani yang melaksanakan Usaha Tani sebagai program Pemerintah;
 - c. memberikan keringanan Pajak Bumi dan Bangunan bagi lahan Pertanian produktif yang diusahakan secara berkelanjutan; dan
 - d. mewujudkan fasilitas pendukung pasar hasil Pertanian.
- **Pasal 23 UU Perlindungan Dan Pemberdayaan Petani** menyatakan:
 - (1) Jaminan pemasaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf b merupakan hak Petani untuk mendapatkan penghasilan yang menguntungkan.
 - (2) Jaminan pemasaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan melalui:
 - a. pembelian secara langsung;
 - b. penampungan hasil Usaha Tani; dan/atau
 - c. pemberian fasilitas akses pasar.

Keterangan	<ul style="list-style-type: none"> • Dalam pembangunan Pasar Induk merupakan salah satu kewenangan yang diberikan oleh Pasal 16 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2013 Tentang Perlindungan Dan Pemberdayaan Petani, untuk yaitu Pasar sebagai salah satu jenis prasarana pertanian. • Pembangunan Pasar Induk, merupakan wujud dari penerapan Pasal 22 yaitu memberikan jaminan kepastian usaha dalam menetapkan kawasan Usaha Tani berdasarkan kondisi dan potensi sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sumber daya buatan; memberikan jaminan pemasaran hasil Pertanian kepada Petani yang melaksanakan Usaha Tani sebagai program Pemerintah; dan mewujudkan fasilitas pendukung pasar hasil Pertanian. • Pembangunan pasar induk merupakan wujud dari amanat pasal 23 yaitu memberikan jaminan pemasaran dalam hal penampungan hasil Usaha Tani; dan/atau pemberian fasilitas akses pasar.
6 Jenis Peraturan	<p>Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2019 Tentang Sistem Budi Daya Pertanian Berkelanjutan Sebagaimana Diubah Sebagian Oleh Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja</p>
Pasal	<ul style="list-style-type: none"> • Pasal 90 UU Cipta Kerja, menyatakan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya dalam meningkatkan pemasaran hortikultura memberikan informasi pasar. • Pasal 92 UU Cipta Kerja menyatakan: <ul style="list-style-type: none"> (1) Penyelenggara pasar dan tempat lain untuk perdagangan produk hortikultura dapat menyelenggarakan penjualan produk hortikultura lokal dan asal impor. (2) Penyelenggara pasar dan tempat lain untuk perdagangan produk hortikultura sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyediakan fasilitas pemasaran yang memadai.
Keterangan	<ul style="list-style-type: none"> • Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2019 tentang Sistem Budi Daya Pertanian Berkelanjutan diubah sebagian oleh Undang-Undang

Nomor 11 tahun 2020 Tentang Cipta Kerja tidak menyebutkan/mengatur secara khusus tentang Pasar Induk hanya saja memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk menyediakan sarana dan prasarana pemasaran hortikultura

- Berkaitan dengan rencana pembangunan pasar induk di Kabupaten Badung, Pasal 90 di dalam UU Cipta Kerja yang mengubah Pasal 90 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2019 tentang Sistem Budi Daya Pertanian Berkelanjutan sebagai bentuk kewenangan pemerintah Kabupaten Badung untuk meningkatkan pemasaran hortikultura dan memberikan informasi pasar
- **Pasal 92 ayat 2** memberikan kewenangan kepada pemerintah Kabupaten Kabupaten Badung untuk membangun Pasar Induk sayur mayur (produk hortikultura) sebagai bentuk menyediakan fasilitas pemasaran yang memadai di wilayah Kabupaten Badung.

7	Jenis Peraturan Pasal	Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 29 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Perdagangan
		<ul style="list-style-type: none">• Pasal 1 angka 46 menyatakan Pasar Rakyat adalah tempat usaha yang ditata, dibangun, dan dikelola oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, swasta, badan usaha milik negara, dan/atau, badan usaha milik daerah, dapat berupa toko/kios, los, dan tenda yang dimiliki/dikelola oleh pedagang, kecil dan menengah, swadaya masyarakat, atau koperasi serta UMK-M dengan proses jual beli Barang melalui tawar-menawar.• Pasal 72 menyatakan:<ol style="list-style-type: none">(1) Menteri bekerja sama dengan Pemerintah Daerah melakukan pembangunan, pemberdayaan, dan peningkatan kualitas pengelolaan Pasar Rakyat.(2) Pembangunan, pemberdayaan, dan peningkatan kualitas pengelolaan Pasar Rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan dalam bentuk:<ol style="list-style-type: none">a. pembangunan dan/atau revitalisasi Pasar Rakyat;

- b. implementasi manajemen pengelolaan Pasar Rakyat yang profesional;
 - c. fasilitasi akses penyediaan Barang dengan mutu yang baik dan harga yang bersaing;
 - d. fasilitasi akses pembiayaan kepada pedagang di Pasar Rakyat; dan/atau
 - e. fasilitasi pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi dalam pengelolaan dan proses transaksi di Pasar Rakyat.
- **Pasal 73** menyatakan
 - (1) Pembangunan dan/atau revitalisasi Pasar Rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 ayat (2) huruf a mencakup:
 - a. fisik;
 - b. manajemen;
 - c. ekonomi; dan
 - d. sosial.
 - (2) Pembangunan dan/atau revitalisasi fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilakukan dengan berpedoman pada SNI Pasar Rakyat dan ketentuan peraturan perundang-undangan terkait bangunan yang antara lain meliputi:
 - a. kondisi fisik bangunan berpedoman pada desain standar purwarupa Pasar Rakyat;
 - b. zonasi Barang yang diperdagangkan;
 - c. sarana kebersihan, kesehatan, keamanan, dan lingkungan;
 - d. kemudahan akses transportasi; dan
 - e. sarana teknologi informasi dan komunikasi.
 - **Pasal 79** menyatakan
 - (1) Lokasi pendirian Pasar Rakyat harus mengacu pada:
 - a. rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota; atau
 - b. rencana detail tata ruang kabupaten/kota.
 - (2) Dalam hal Pemerintah Daerah belum memiliki rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota atau rencana detail tata ruang kabupaten/kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1), lokasi

pendirian Pasar Rakyat mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai penataan ruang.

(3) Pasar Rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berlokasi di setiap sistem jaringan jalan, termasuk sistem jaringan jalan lokal atau jalan lingkungan di wilayah pelayanan bagian kabupaten/ kota, lokal, atau lingkungan (perumahan) di dalam kabupaten/kota.

Keterangan • **Dalam PP Nomor 29 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Perdagangan** Pemerintah Daerah Kabupaten Badung di berikan kewenangan untuk mendirikan Pasar Induk yang merupakan bagian dari Pasar Rakyat dan dapat bekerjasama dengan kementerian perdagangan untuk melakukan pembangunan pemberdayaan, dan peningkatan kualitas pengelolaan Pasar Rakyat yang sesuai standar SNI serta rencana pembangunan pasar harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota; atau rencana detail tata ruang kabupaten/kota, yang mana dapat berlokasi di setiap sistem jaringan jalan, termasuk sistem jaringan jalan lokal atau jalan lingkungan di wilayah pelayanan bagian kabupaten/ kota, lokal, atau lingkungan (perumahan) di dalam kabupaten/kota.

8 Jenis **Peraturan Menteri Perdagangan (Permendag) Nomor 21 Tahun 2021**

Pasal • **Pasal 1 angka 2** menyatakan Pasar Rakyat adalah tempat usaha yang ditata, dibangun, dan dikelola oleh pemerintah, pemerintah daerah, swasta, badan usaha milik negara, dan/atau badan usaha milik daerah, dapat berupa toko/kios, los, dan tenda yang dimiliki/ dikelola oleh pedagang kecil, menengah, swadaya masyarakat, atau koperasi serta dan UMK-M dengan proses jual beli Barang melalui tawar menawar.

• **Pasal 1 angka 5** menyatakan Pusat Distribusi adalah Sarana Perdagangan yang berfungsi sebagai penyangga persediaan (*buffer stock*) barang kebutuhan pokok dan barang penting (*strategis*) untuk

menunjang kelancaran arus distribusi barang baik antarprovinsi atau antar kabupaten/kota untuk tujuan pasar dalam negeri dan/ atau pasar luar negeri.

- **Pasal 1 angka 7** menyatakan Pusat Distribusi Regional adalah Pusat Distribusi yang berfungsi sebagai cadangan penyangga persediaan (*buffer stock*) barang kebutuhan pokok dan barang penting (*strategis*) untuk jaringan distribusi nasional yang memiliki jumlah penduduk, aksesibilitas, daerah konsumen, bersifat kolektor dan distributor, serta dapat dikembangkan menjadi pusat perdagangan antarpulau.
- **Pasal 1 angka 9** menyatakan Pusat Jajanan Kuliner dan Cenderamata adalah tempat usaha yang ditata, dibangun, dan/atau dikelola oleh pemerintah, pemerintah daerah, swasta, badan usaha milik negara, dan/atau badan usaha milik daerah, yang kegiatan utamanya adalah menjual produk-produk makanan dan/ atau minuman serta cenderamata khas daerah setempat.
- **Pasal 1 angka 10** menyatakan Pembangunan/Revitalisasi Sarana Perdagangan adalah usaha untuk melakukan peningkatan atau pemberdayaan sarana dan prasarana fisik, manajemen, sosial budaya, dan ekonomi atas Sarana Perdagangan.
- **Pasal 1 angka 12** menyatakan Standar Nasional Indonesia (SNI) tentang Pasar Rakyat yang selanjutnya disebut SNI Pasar Rakyat adalah Standar yang diterbitkan oleh Badan Standardisasi Nasional.
- **Pasal 1 angka 13** menyatakan Desain Standar Purwarupa Pembangunan/Revitalisasi Pasar Rakyat yang selanjutnya disebut Purwarupa Pasar Rakyat adalah desain standar Pasar Rakyat yang diterbitkan oleh Kementerian Perdagangan, yang meliputi gambar tampak, detail engineering design yang terdiri dari beberapa komponen seperti gambar arsitektur, system struktur dan sistem konstruksi, dan mekanikal elektrikal, bill of quantity, rencana kerja dan syarat-syarat beserta spesifikasi teknis.
- **Pasal 3** menyatakan Sarana perdagangan yang diatur dalam ketentuan Peraturan Menteri ini terdiri atas:

- a. Pasar Rakyat;
 - b. Gudang Nonsistem Resi Gudang;
 - c. Pusat Distribusi;
 - d. Pusat Promosi Produk Unggulan Daerah; dan
 - e. Pusat Jajanan Kuliner dan Cendramata, untuk mendukung kelancaran arus distribusi barang
- **Pasal 4** menyatakan Pasar Rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a ditata, dibangun, dan dikelola oleh pemerintah pusat, pemerintah daerah, badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, koperasi dan/ atau swasta.
 - **Pasal 7** menyatakan Pusat Distribusi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf c diklasifikasikan atas 2 (dua) jenis yang terdiri atas:
 - a. Pusat Distribusi Provinsi; dan
 - b. Pusat Distribusi Regional.
 - **Pasal 8** menyatakan
 - (1) Pasar Rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 diprioritaskan dibangun dengan berpedoman pada Purwarupa Pasar Rakyat.
 - (2) Purwarupa Pasar Rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. Purwarupa Pasar Rakyat utama; atau
 - b. Purwarupa Pasar Rakyat pilihan.
 - (3) Purwarupa Pasar Rakyat utama sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a merupakan Purwarupa Pasar Rakyat yang memiliki kriteria:
 - a. beroperasi setiap hari;
 - b. memiliki jumlah pedagang paling sedikit 300 (tiga ratus) orang;
 - c. luas bangunan paling sedikit 4.400 m² (empat ribu empat ratus meter persegi); dan
 - d. luas lahan paling sedikit 10.000 m² (sepuluh ribu meter persegi).

(4) Purwarupa Pasar Rakyat pilihan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b merupakan Pasar Rakyat yang diklasifikasikan atas 4 (empat) tipe Pasar Rakyat yang terdiri atas:

a. Pasar Rakyat tipe A dengan kriteria:

1. beroperasi setiap hari;
2. memiliki jumlah pedagang paling sedikit 400 (empat ratus) orang; dan
3. memiliki luas lahan paling sedikit 5.000 m² (lima ribu meter persegi).

b. Pasar Rakyat tipe B dengan kriteria:

1. beroperasi paling sedikit 3 (tiga) hari dalam 1 (satu) pekan;
2. memiliki jumlah pedagang paling sedikit 275 (dua ratus tujuh puluh lima) orang; dan
3. memiliki luas lahan paling sedikit 4.000 m² (empat ribu meter persegi).

c. Pasar Rakyat tipe C dengan kriteria:

1. beroperasi paling sedikit 2 (dua) kali dalam 1 (satu) pekan;
2. memiliki jumlah pedagang paling sedikit 200 (dua ratus) orang; dan
3. memiliki luas lahan paling sedikit 3.000 m² (tiga ribu meter persegi).

d. Pasar Rakyat tipe D dengan kriteria:

1. beroperasi paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) pekan;
2. memiliki jumlah pedagang paling sedikit 100 (seratus) orang; dan
3. memiliki luas lahan paling sedikit 2.000 m² (dua ribu meter persegi)

- **Pasal 9** menyatakan
 - (1) Pasar Rakyat dapat dibangun/ direvitalisasi tanpa berpedoman pada Purwarupa Pasar Rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8.
 - (2) Pasar Rakyat yang dibangun/ direvitalisasi tidak berdasarkan Purwarupa Pasar Rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dibangun dengan ketentuan:
 - a. luas bangunan paling sedikit 6.000 m² (enam ribu meter persegi);
 - b. Jenis barang yang diperdagangkan tidak terbatas pada barang kebutuhan sehari-hari dan/atau komoditi tertentu;
 - c. memiliki nilai sejarah yang perlu dipertahankan;
 - d. memiliki sumbangan terhadap produk domestik bruto daerah;
 - e. menyesuaikan dengan budaya dan kebutuhan ruang dagang;
 - f. merupakan Pasar Rakyat yang terdampak bencana alam, bencana nonalam, kebakaran, dan/atau konflik sosial;
 - g. sebagai upaya optimalisasi penyerapan anggaran Dana Tugas Pembantuan;
 - h. merupakan hasil efisiensi anggaran (refocusing); dan/atau
 - i. merupakan Pasar Rakyat dengan tematik tertentu.
- **Pasal 11** menyatakan Pasar Rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 dan Pasal 9 harus dilengkapi dengan sarana dan prasarana penunjang paling sedikit berupa:
 - a. kantor pengelola;
 - b. toilet;
 - c. pos ukur ulang;
 - d. pos keamanan;
 - e. ruang menyusui;
 - f. ruang kesehatan;
 - g. ruang peribadatan;
 - h. sarana dan akses pemadam kebakaran;
 - l. tempat ndica;
 - J. tempat penampungan sampah sementara.

- k. sarana pengolahan air limbah;
 - l. sarana air bersih; dan
 - m. instalasi listrik.
- **Pasal 13 ayat 2** menyatakan Pusat Distribusi Regional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf b merupakan Pusat Distribusi yang memenuhi kriteria:
 - a. luas lahan paling sedikit 15.000 m² (lima belas ribu meter persegi);
 - b. berlokasi tidak jauh dari pelabuhan laut dan/ atau bandar udara; dan
 - c. memiliki akses jalan yang memadai ke atau dari provinsi-provinsi yang menjadi wilayah layanannya.
 - **Pasal 15** menyatakan Pusat Jajanan Kuliner dan Cenderamata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf e harus memenuhi kriteria:
 - a. memiliki luas bangunan paling sedikit 1.000 m² (seribu meter persegi);
 - b. menampung paling sedikit 30 (tiga puluh) pelaku UMK-M;
 - c. memiliki area tempat makan dan minum;
 - d. memiliki fasilitas umum penunjang lainnya; dan
 - e. berlokasi di pusat bisnis atau pusat destinasi wisata nasional.
 - **Pasal 24** menyatakan
 - (1) Pembangunan/Revitalisasi Sarana Perdagangan berupa Pasar Rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 dan Pasal 9 harus memenuhi persyaratan:
 - a. telah memiliki embrio Pasar Rakyat;
 - b. berada di lokasi yang strategis dan didukung oleh kemudahan akses transportasi;
 - c. kondisi sosial ekonomi masyarakat, termasuk UMK-M, yang ada di daerah setempat; dan
 - d. peran Pasar Rakyat dalam rantai Distribusi.

- (2) Selain memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pembangunan/Revitalisasi Sarana Perdagangan berupa Pasar Rakyat berpedoman pada desain purwarupa Pasar Rakyat yang tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini dengan menyesuaikan kebutuhan daerah.
- (3) Embrio Pasar Rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a memiliki kriteria:
- a. merupakan area atau tempat yang tetap dan tidak berpindah-pindah;
 - b. terdapat interaksi jual beli barang dagangan yang dilakukan secara terus menerus;
 - c. terdapat penjual dengan jumlah paling sedikit 30 (tiga puluh) orang; dan
 - d. bangunan belum dalam bentuk permanen atau semi permanen.
- (4) Dalam hal Pembangunan/Revitalisasi Sarana Perdagangan berupa Pasar Rakyat dilakukan di daerah perbatasan, selain memperhatikan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pasar Rakyat harus berada dekat pos keluar atau pos masuk (exit/entry point) perbatasan antarnegara.
- **Pasal 25** , menyatakan
- (1) Pembangunan dan/atau Revitalisasi Pasar Rakyat, mencakup:
- a. fisik;
 - b. manajemen;
 - c. ekonomi; dan
 - d. sosial.
- (2) Pembangunan dan/ atau Revitalisasi fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilakukan dengan berpedoman pada SNI Pasar Rakyat sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan peraturan perundang-undangan terkait bangunan paling sedikit berupa:

- a. kondisi fisik bangunan berpedoman pada desain standard Purwarupa Pasar Rakyat;
 - b. zonasi barang yang diperdagangkan;
 - c. sarana kebersihan, kesehatan, keamanan, dan lingkungan;
 - d. kemudahan akses transportasi; dan e. sarana teknologi informasi dan komunikasi.
- (3) Pembangunan dan/ atau Revitalisasi manajemen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berlaku untuk Pasar Rakyat yang dibangun melalui anggaran pendapatan dan belanja negara, anggaran pendapatan dan belanja daerah, dan/atau sumber lain yang sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Pembangunan dan/atau Revitalisasi manajemen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan dengan berpedoman pada SNI Pasar Rakyat dengan mempertimbangkan paling sedikit:
- a. peningkatan profesionalisme pengelola;
 - b. pemberdayaan pelaku usaha;
 - c. pemantauan barang terhadap pemenuhan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan/ atau
 - d. penerapan standard operasional prosedur pengelolaan dan pelayanan Pasar Rakyat.
- (5) Pembangunan dan/ atau Revitalisasi Sarana Perdagangan berupa Pasar Rakyat melalui revitalisasi ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan upaya perbaikan intermediasi hulu ke hilir Pasar Rakyat, melalui:
- a. penerapan ketentuan produk yang diperdagangkan harus bebas dari bahan berbahaya;
 - b. peningkatan akses terhadap pasokan barang, khususnya terhadap barang kebutuhan pokok;
 - c. peningkatan instrument stabilisasi harga, khususnya terhadap barang kebutuhan pokok; dan

d. program membangun konsumen cerdas.

(6) Pembangunan dan/ atau Revitalisasi sosial sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d merupakan upaya perbaikan dan peningkatan sistem interaksi sosial budaya antar pemangku kepentingan, antara pedagang di Pasar Rakyat dengan konsumen, dan pembinaan pedagang kaki lima untuk mewujudkan Pasar Rakyat yang kondusif dan nyaman.

- **Pasal 27** menyatakan Pembangunan Pusat Distribusi Perdagangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 diutamakan dekat dengan jalan utama yang menghubungkan antarprovinsi dan/atau kabupaten/kota, serta stasiun atau jalur kereta api.
- **Pasal 29** menyatakan Pembangunan Pusat Jajanan Kuliner dan Cenderamata Perdagangan se bagaimana dimaksud dalam Pasal 19 diutamakan dekat dengan pusat bisnis dalam suatu daerah provinsi atau kabupaten/kota.
- **Pasal 45 ayat 1** menyatakan Pembiayaan pembangunan/revitalisasi serta pengelolaan Sarana Perdagangan dapat bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara, **anggaran pendapatan dan belanja daerah**, badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, koperasi dan/ atau swasta.

Keterangan

- Dalam Peraturan Menteri Perdagangan (Permendag) Nomor 21 Tahun 2021 tidak memberikan definisi mengenai Pasar Induk, namun dalam hal ini, Pasal Induk dapat dikatakan sebagai gabungan sarana perdagangan yang terdapat di dalam satu kawasan, seperti halnya pasar rakyat, pusat distribusi regional dan Pusat jajanan kuliner serta cinderamata terdapat di dalam satu (1) lokasi.
- Pembangunan sarana perdagangan berupa Pasar Induk merupakan usaha Pemerintah Kabupaten Badung dalam melakukan peningkatan atau pemberdayaan sarana dan prasarana fisik, manajemen, sosial budaya, dan ekonomi atas Sarana Perdagangan.

- Pembangunan Pasar Rakyat di dalam Kawasan Pasar Induk diwajibkan sesuai dengan SNI Pasar Rakyat adalah Standar yang diterbitkan oleh Badan Standardisasi Nasional sesuai Pasal 25.
- Pembangunan Pasar Rakyat di dalam kawasan Pasar Induk diharapkan sesuai dengan Purwarupa Pasar Rakyat adalah desain standar Pasar Rakyat yang diterbitkan oleh Kementerian Perdagangan, yang meliputi gambar tampak, detail engineering design yang terdiri dari beberapa komponen seperti gambar arsitektur, system struktur dan sistem konstruksi, dan mekanikal elektrik, bill of quantity, rencana kerja dan syarat-syarat beserta spesifikasi teknis. Berkaitan dengan rencana pembangunan Pasar Rakyat di dalam kawasan Pasar Induk, diharapkan tipe Purwarupa Pasar Rakyat utama atau tipe Purwarupa Pasar Rakyat Pilihan dengan kriteria A walaupun dapat diberikan pilihan membangun Pasar Rakyat di dalam kawasan Pasar Induk tanpa menggunakan Purwarupa Pasar Rakyat dan dilengkapi dengan sarana dan prasarana penunjang sesuai dengan Pasal 8, 9, 11, dan 24.
- Pembangunan Pusat Distribusi di dalam Kawasan Pasar Induk di kabupaten Badung merupakan klasifikasi Pusat Distribusi Regional sesuai Pasal 13 ayat 2 dan Pasal 27.
- Pembangunan Pusat Jajanan Kuliner dan Cenderamata di dalam Kawasan Pasar Induk harus memenuhi kriteria Pasal 15 dan Pasal 29 .
- **Pasal 45 ayat 1** menyatakan Pembiayaan pembangunan/revitalisasi serta pengelolaan Sarana Perdagangan dapat bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara, **anggaran pendapatan dan belanja daerah**, badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, koperasi dan/ atau swasta.

- 9 Jenis Peraturan **Peraturan Daerah Kabupaten Badung Nomor 26 Tahun 2013 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Badung Tahun 2013 – 2033**
- Pasal
- **Pasal 87** menyatakan:
 - (1) Ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 huruf h, meliputi:
 - a. ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala Wilayah;
 - b. ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala Kawasan; dan
 - c. ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala lingkungan.
 - (2) Ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala Wilayah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, meliputi :
 - a. perdagangan dan jasa skala Wilayah berupa perdagangan ekspor-impor, jasa pengiriman barang (cargo), perdagangan grosir (perkulakan), retail modern (*department store, hypermarket dan supermarket*), pertokoan, pergudangan, *showroom* dan perbengkelan, jasa perkantoran swasta nasional maupun asing, jasa perbankan, akomodasi, sarana rekreasi dan hiburan dalam ndica, gerai kuliner, sarana penunjang kepariwisataan, Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU) serta rumah sakit internasional/rumah sakit umum;
 - b. arahan pengelolaan Kawasan Perdagangan dan Jasa skala Wilayah, meliputi :
 1. pengembangan perdagangan dan jasa pada koridor utama Kawasan Pariwisata dan Kawasan Perkotaan harus menyediakan lahan ndica sekurang-kurangnya 30% (tiga puluh persen) dari luas lahan yang dikembangkan, KDB setinggi-tingginya 60% (enam puluh persen) dan

- memenuhi ketentuan GSB sekurang-kurangnya 1,5 (satu koma lima) kali lebar jalan dihitung dari as jalan;
2. pengembangan perdagangan dan jasa pada zona terpadu berupa campuran kegiatan perbelanjaan, perkantoran, akomodasi, restoran, jasa hiburan dan rekreasi dalam ndica dan jasa lainnya yang sejenis harus menyediakan lahan ndica sekurang-kurangnya 30% (tiga puluh persen) dari luas lahan yang dikembangkan, KDB setinggi-tingginya 60% (enam puluh persen) dan KDH sekurang-kurangnya 10% (sepuluh persen); dan
 3. pengembangan perdagangan dan jasa pada zona terpadu, harus menyediakan area untuk kegiatan perdagangan hasil industri kerajinan rakyat dan kuliner tradisional;
- (3) Ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, meliputi :
- a. perdagangan dan jasa skala Kawasan berupa pasar umum tradisional, pasar seni, ruko, pertokoan, jasa perkantoran, rumah makan, rumah sakit umum/klinik kesehatan, ndica olahraga, ndica kesenian dan kebudayaan, jasa *laundry* dan bengkel reparasi;
 - b. arahan pengelolaan Kawasan Perdagangan dan Jasa skala Kawasan, meliputi :
 1. menyediakan lahan sekurang-kurangnya 30% (tiga puluh persen) dari luas lahan yang dikembangkan, KDB setinggi-tingginya 60% (enam puluh persen) dan memenuhi ketentuan GSB sekurang-kurangnya 1,5 (satu koma lima) kali lebar jalan dihitung dari as jalan;
 2. saling mendukung antara pengembangan zona perdagangan dan jasa skala Kawasan dengan zona perdagangan dan jasa terpadu skala Wilayah;

3. meningkatkan kualitas tata lingkungan, tata bangunan, dan standar kebersihan pasar-pasar umum tradisional menuju pasar higienis;
 4. sinergi dan saling mendukung antara pengembangan fasilitas perdagangan modern dengan fasilitas perdagangan tradisional; dan
 5. pusat-pusat perdagangan dan jasa dilintasi trayek angkutan penumpang dan barang
- (4) Ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, meliputi :
- a. perdagangan dan jasa skala lingkungan berupa : pasar desa, toko, kantor skala lingkungan, rumah makan, BKIA/klinik bersalin, tempat praktek dokter, simpan pinjam dan depo air minum; b. arahan pengelolaan Kawasan Perdagangan dan Jasa skala lingkungan, meliputi :
 1. menyediakan lahan sekurang-kurangnya 25% (dua puluh lima persen) dari luas lahan yang dikembangkan, KDB setinggi-tingginya 50% (lima puluh persen) dan memenuhi ketentuan GSB sekurang-kurangnya 1,5 (satu koma lima) kali lebar jalan.
 2. meningkatkan kualitas tata lingkungan, tata bangunan, dan standar kebersihan pasar-pasar desa;
 3. sinergi dan saling mendukung antara pengembangan fasilitas perdagangan modern dengan fasilitas perdagangan tradisional; dan
 4. pusat-pusat perdagangan dan jasa dilintasi trayek angkutan penumpang.

Keterangan

- Rencana Pembangunan Pasar Induk Kabupaten Badung berdasarkan Pada Pasal 87 ayat 2 yaitu Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala Wilayah, dimana dalam

pembangunan pasar Induk Kabupaten Badung harus sesuai dengan ketentuan ini

10 Jenis **Peraturan Daerah Kabupaten Badung Nomor 4 Tahun 2021**
Peraturan **Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah**
Semesta Berencana Kabupaten Badung Tahun 2021-2026
Pasal **Halaman II 62**

- Percepatan pemulihan ekonomi Daerah menjadi hal yang mendasar yang harus diwujudkan pada Tahun 2022. Guna mewujudkan tercapainya percepatan pemulihan ekonomi perlu dilakukan revitalisasi-sektor unggulan dan penguatan ekonomi kerakyatan. Fokus kebijakan perekonomian Kabupaten Badung tahun 2022 adalah :
 1. Menguatkan Usaha Mikro Kecil Menengah dan koperasi dalam menunjang perekonomian kerakyatan melalui peningkatan UMKM yang aktif serta peningkatan koperasi yang sehat.
 2. Meningkatkan peran UMKM, Koperasi dalam pemenuhan kebutuhan pasar, serta pengembangan kewirausahaan untuk mendorong daya saing daerah dengan pola kemitraan;
 3. Meningkatkan produktivitas pertanian dalam arti luas, yang berorientasi pada sistem agribisnis guna mempertahankan swasembada pangan, ketahanan pangan daerah, menjaga kelestarian lingkungan dan menunjang pariwisata. Dasarnya adalah mereposisi pertanian sebagai *Culture, Demografi, Ecology and Food (CDEF)*.
 4. Meningkatkan investasi, inovasi dan akses pasar untuk mendorong pertumbuhan riil dalam rangka memperluas kesempatan kerja dan penanggulangan kemiskinan;
 5. Penguatan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dan LPD sebagai lembaga keuangan yang mandiri dan profesional, tanpa menghilangkan fungsinya sebagai penggerak ekonomi masyarakat dan fungsi sosialnya;

6. Meningkatkan kualitas produk ndica perindustrian, perdagangan dan pariwisata melalui pemanfaatan dan inovasi teknologi, kelembagaan dan sarana prasarana pendukungnya;
 7. Mempercepat dan meningkatkan kualitas pelayanan perizinan secara elektronik dan terpadu;
 8. Mengkaji kebijakan maupun peraturan-peraturan yang menghambat pertumbuhan ekonomi daerah;
 9. Melakukan Inovasi pelayanan dasar dan infrastruktur yang berwawasan lingkungan.
- **Misi 6** : Pemberdayaan Ekonomi Kreatif Dan Usaha Mikro Kecil Dan Menengah (UMKM) Berdasarkan Potensi Wilayah Dan Masyarakat.

Tujuannya :

Terwujudnya UMKM Sebagai Potensi Ekonomi Rakyat, Kreatif Dan Berdaya Saing;

Sasaran 1:

Meningkatnya Persentase Koperasi Sehat;

Strategi :

1. Memberikan pendampingan dalam pengurusan perijinan;
2. Memberikan pendampingan dan pengawasan kepada.

Sasaran 2:

Meningkatnya Jumlah Wirausaha.

Strategi :

1. Memberikan pendampingan dalam mengakses pemasaran digital melalui ekosistem digital;
2. Memberikan pendampingan akses permodalan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM).

Sasaran 3:

Meningkatnya kontribusi sector perdagangan terhadap PDRB

Strategi :

1. Memfasilitasi/melaksanakan promosi utk pelaku usaha dalam memasarkan hasil produk Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM);

2. Meningkatkan pengetahuan/kemampuan Sumber Daya Manusia untuk para pelaku usaha;
 3. Melaksanakan monitoring harga ;
 4. Meningkatkan jumlah Unit Pelayanan Terpadu Perdagangan (UTTP) yang terstandarisasi.
- **Misi 8** : Memperkuat Sinergi Pariwisata Dengan Pertanian Yang Berorientasi Kepada Agroindustri Dan Pelestarian Sumber Daya Alam

Tujuan ke 1

Terwujudnya Kepariwisata Berorientasi Pertanian Dan Agroindustri.

Sasaran ke 1

Meningkatnya Pengembangan Daya Tarik Destinasi Pariwisata berorientasi pada pertanian.

Strategi

1. Penataan Daya Tarik Destinasi Pariwisata yang Berorientasi Pertanian;
2. Meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia Pariwisata dan Ekonomi Kreatif;
3. Menetapkan kelembagaan pengelola Daya Tarik Wisata (DTW);
4. Meningkatkan Kualitas Industri Pariwisata.

Sasaran ke 2

Meningkatnya Pengembangan Agroindustri Yang Berorientasi Pada Pelestarian Sumber Daya Alam.

Strategi

1. Meningkatkan Jumlah pelaku dan produk agro industri yang berorientasi pada pelestarian sumber daya alam.
2. Peningkatan Pengendalian Sumber-Sumber Pencemaran Lingkungan Hidup.

Tujuan Ke 2

Terwujudnya Pertumbuhan Sektor Pertanian Sinergi Dengan Sektor Pariwisata Berkelanjutan.

Sasaran Ke3

Meningkatnya Kuantitas, Kualitas Dan Kontinuitas Produk Pertanian.

Strategi:

1. Meningkatkan Intesifikasi Pertanian;
2. Melaksanakan Diversifikasi pertanian dan pangan;
3. Melaksanakan Rehabilitasi pertanian;
4. Pengelolaan Sarana dan Prasarana Pertanian ;
5. Penguatan kelembagaan dan Sumber Daya Manusia pertanian;
6. Penguatan jaringan pasar produk pertanian;
7. Pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi;
8. Meningkatkan Penanganan Kerawanan Pangan;
9. Meningkatkan produksi perikanan;
10. Meningkatkan produksi olahan dan akses pasar hasil perikanan;
11. Melestarikan sumber daya perikanan.

Sasaran ke 4

Meningkatnya Kontribusi Sektor Pariwisata Terhadap PDRB.

Strategi

Meningkatkan Pemasaran Pariwisata

Sasaran ke 5

Meningkatnya Kualitas Lingkungan Hidup Yang Berkelanjutan.

Stretegi

Peningkatan upaya perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup.

Keterangan

- Rencana Pembangunan Pasar Induk Kabupaten Badung merupakan salah satu langkah Kabupaten Badung dalam mewujudkan RPJMD Tahun 2021-2026 yang berkaitan dengan percepatan pemulihan ekonomi daerah yang nantinya dijadikan ndica-sektor unggulan daerah dan penguatan perekonomian rakyat;

- Pembangunan Pasar Induk Kabupaten Badung sesuai dengan Rencana Pembangunan Pasar Induk Kabupaten Badung sesuai dengan misi ke-6 sasaran ke-3 strategi ke-1 dan ke-4 RPJMD Tahun 2021-2026.
- Rencana Pembangunan Pasar Induk Kabupaten Badung juga sesuai dengan Misi ke 8 RPJMD Tahun 2021-2026 yaitu dengan tujuan ke 2 yaitu terwujudnya Pertumbuhan dan dengan sasaran ke 3 yaitu untuk meningkatnya kuantitas, kualitas. Dengan strategi yang dilakukan berkaitan dengan Pasar Induk adalah strategi ke: 4 dan 6 yaitu: Pengelolaan Sarana dan Prasarana Pertanian dan Penguatan jaringan pasar produk pertanian.

11	<p>Peraturan Daerah Kabupaten Badung Nomor 3 Tahun 2017</p> <p>Jenis Tentang Penataan Dan Pembinaan Pasar Rakyat, Pusat</p> <p>Peraturan Perbelanjaan Dan Toko Swalayan</p> <p>Pasal Pasal 2, menyatakan:</p> <p>Pendirian Pasar Rakyat, Pusat Perbelanjaan dan Toko Swalayan wajib berpedoman pada :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. rencana tata ruang wilayah Daerah; b. rencana detil tata ruang wilayah Daerah; dan c. peraturan zonasi. <p>Keterangan • Pembangunan Pasar Induk yang merupakan bagian dari Pasar Rakyat wajib berpedoman pada Pasal 2 Peraturan Daerah ini.</p>
----	--

4.2 Kajian Aspek Tata Ruang

4.2.1 Kesesuaian Rencana Tata Ruang Wilayah

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) yang digunakan sebagai acuan dalam kajian adalah RTRW Kabupaten Badung, yang telah diundangkan melalui Peraturan Daerah Kabupaten Badung nomor 26 tahun 2013 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Badung Tahun 2013 -2033. Beberapa pasal terkait sebagai berikut:

- Pasal 3
 Penataan Ruang Wilayah Kabupaten bertujuan untuk mewujudkan Kabupaten Badung sebagai Pusat Kegiatan Nasional dan destinasi pariwisata internasional

yang berkualitas, berdaya saing dan berjatidiri budaya Bali melalui sinergi pengembangan Wilayah Badung Utara, Badung Tengah dan Badung Selatan secara berkelanjutan berbasis kegiatan pertanian, jasa dan kepariwisataan menuju kesejahteraan Masyarakat sebagai implementasi dari falsafah *Tri Hita Karana*.

- Pasal 4

(2) Kebijakan Penataan Ruang Wilayah Kabupaten terdiri atas :

- a. pengembangan pusat-pusat pelayanan Kabupaten dengan sistem perkotaan nasional secara terpadu;
- b. pengembangan sistem perkotaan Kabupaten dengan sistem perkotaan Kawasan Perkotaan Sarbagita secara terpadu;
- c. peningkatan kualitas kepariwisataan yang didukung sistem prasarana Wilayah berstandar internasional;
- d. pengembangan Wilayah Badung Utara dengan fungsi utama konservasi dan pertanian terintegrasi;
- e. **pengembangan Wilayah Badung Tengah** dengan fungsi utama pertanian berkelanjutan, Ibu Kota Kabupaten dan **pusat pelayanan umum skala regional**;
- f. pengembangan Wilayah Badung Selatan dengan fungsi utama kepariwisataan;
- g. perwujudan dan peningkatan keserasian, keterpaduan dan keterkaitan antar kegiatan budidaya; dan
- h. peningkatan fungsi Kawasan untuk pertahanan dan keamanan negara.

- Pasal 5

(6) Strategi pengembangan Wilayah Badung Tengah dengan fungsi utama pertanian berkelanjutan, Ibu Kota Kabupaten dan pusat pelayanan umum skala regional, meliputi :

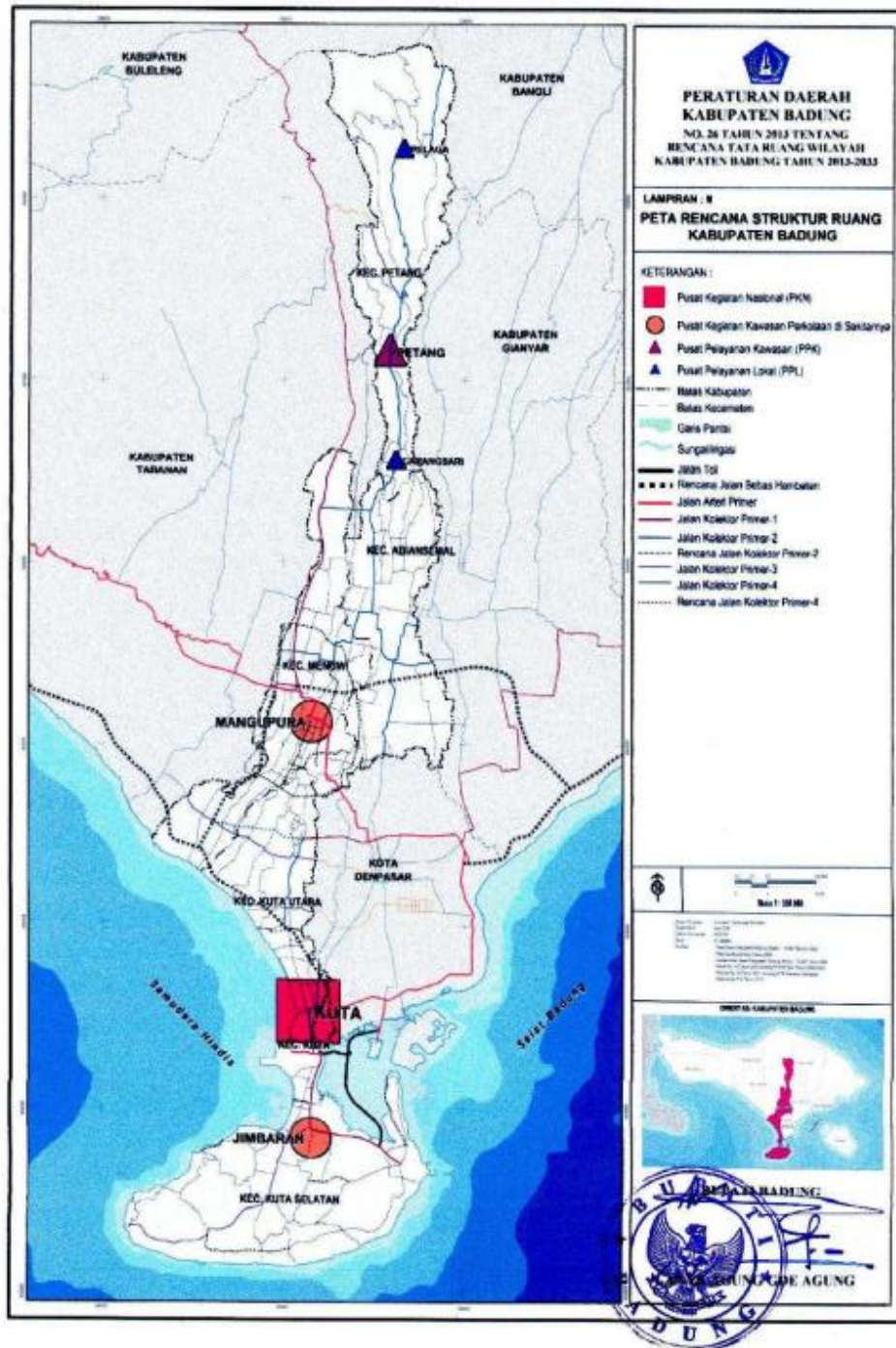
- a. mengembangkan Kawasan Peruntukan Pertanian sebagai Lahan Pertanian Pangan Berkelanjutan dan mengendalikan alih fungsi lahan pertanian beririgasi dalam rangka ketahanan pangan, pelestarian lingkungan dan pelestarian budaya;

- b. mengembangkan sistem jaringan prasarana pada Kawasan Perkotaan Mangupura yang terintegrasi dengan sistem jaringan prasarana Kawasan Perkotaan Sarbagita;
- c. mengoptimalkan Pemanfaatan Ruang Kawasan Perkotaan Mangupura sehingga mencerminkan perannya sebagai Ibu Kota Kabupaten dan pusat pelayanan umum skala regional;
- d. melindungi, merevitalisasi, rehabilitasi, preservasi dan/atau restorasi warisan budaya yang memiliki nilai-nilai sejarah; dan
- e. mengembangkan IKM yang berkualitas dan ramah lingkungan melalui pengembangan kapasitas sumberdaya manusia, permodalan, teknologi serta akses terhadap pasar.

- Pasal 8

(1) Pusat-pusat perkotaan dan Wilayah pelayanan, meliputi :

- a. PKN dalam Kawasan Perkotaan Sarbagita terletak di Kawasan Perkotaan Kuta sebagai pusat kegiatan di Kawasan Perkotaan inti yang meliputi **Wilayah Kecamatan Mengwi**, Kecamatan Abiansemal, Kecamatan Kuta Utara, Kecamatan Kuta dan Kecamatan Kuta Selatan, serta pusat kegiatan Kawasan Perkotaan di sekitarnya meliputi Kawasan Perkotaan Jimbaran dan Kawasan Perkotaan Mangupura; dan
- b. PPK terletak di Kawasan Perkotaan Petang dengan Wilayah pelayanan seluruh desa di Kecamatan Petang.



Gambar 4.1. Peta Struktur Ruang RTRW Kabupaten Badung

- Pasal 46

(1) Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa, dengan luas kurang lebih 1.771,32 ha atau 4,23% dari luas Wilayah Kabupaten meliputi:

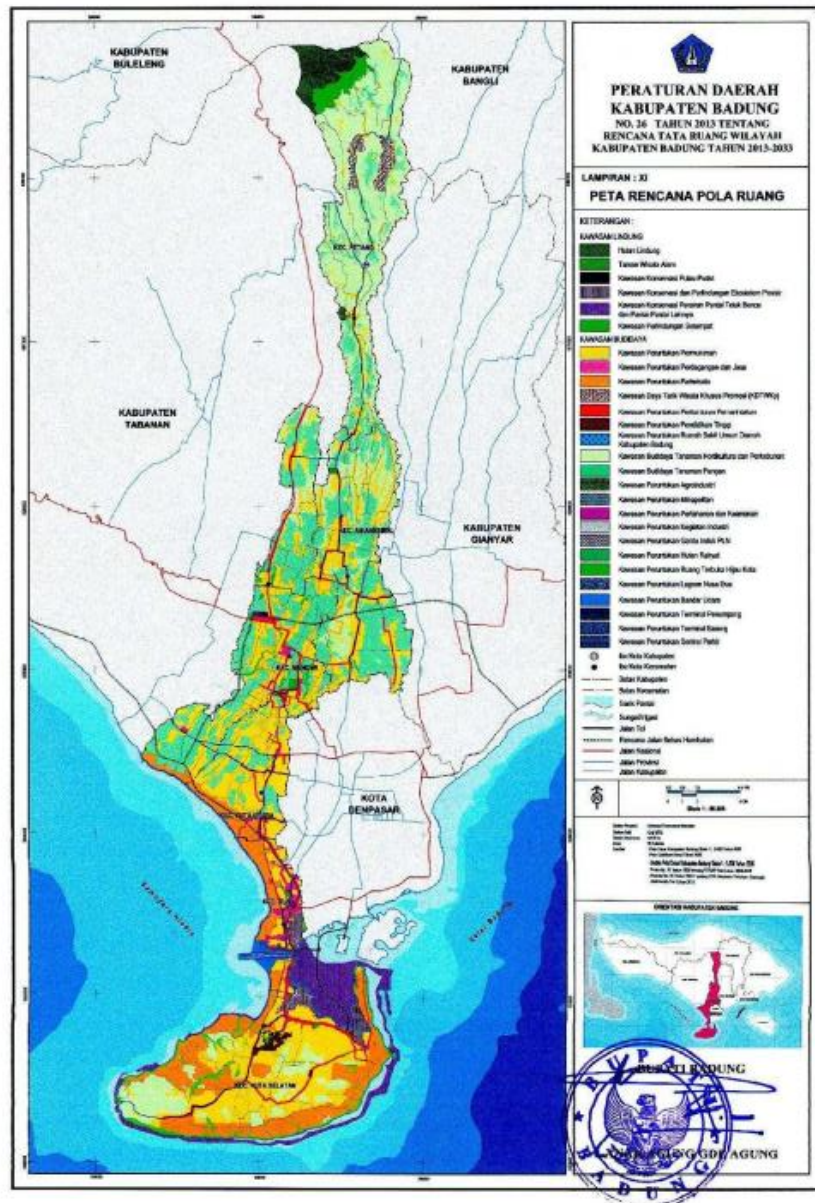
- a. Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala Wilayah diarahkan sepanjang koridor utama menuju Kawasan Pariwisata Nusa Dua, Kuta dan Tuban, Kawasan Perkotaan Kuta, Kawasan Perkotaan Jimbaran dan Kawasan Perkotaan Mangupura;
- b. Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala Kawasan diarahkan pada koridor utama menuju pusat pelayanan kecamatan; dan
- c. Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala lingkungan diarahkan pada koridor utama menuju pusat permukiman perdesaan dan perkotaan.

(2) Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa yang berupa zona perdagangan dan jasa terpadu diarahkan di Kecamatan Kuta meliputi : Kelurahan Kuta dan Kelurahan Tuban, dan **Kecamatan Mengwi** meliputi : Kelurahan Kapal, Kelurahan Abianbase dan Desa Mengwitani.

- Pasal 53

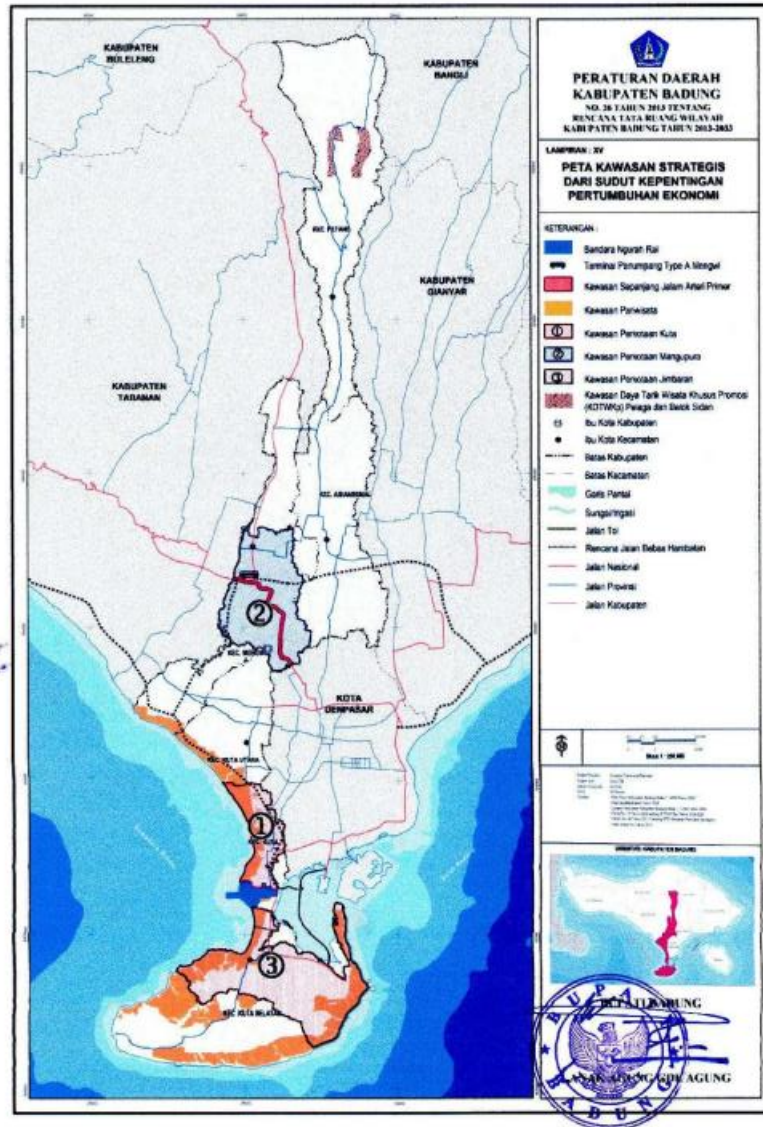
(2) Kawasan strategis dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi, terdiri atas :

- a. Kawasan Bandar Udara Ngurah Rai;
- b. Kawasan Pariwisata Nusa Dua, Tuban dan Kuta;
- c. Kawasan terminal penumpang tipe A Mengwi;
- d. Kawasan sepanjang jalan arteri primer;
- e. Kawasan Perkotaan Kuta;
- f. Kawasan Perkotaan Mangupura;
- g. Kawasan Perkotaan Jimbaran;
- h. KDTWKp Pelaga dan KDTWKp Belok Sidan; dan
- i. DTW Kabupaten.



Gambar 4.2 Peta Pola Ruang RTRW Kabupaten Badung

- Pasal 87
 - (1) Ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa meliputi:
 - a. Ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala Wilayah;
 - b. ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala Kawasan;
 - c. ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala lingkungan;



Gambar 4.3. Peta Kawasan Strategis dari Sudut Kepentingan Ekonomi RTRW Kabupaten Badung

(2) Ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala Wilayah meliputi :

- a. perdagangan dan jasa skala Wilayah berupa perdagangan ekspor-impor, jasa pengiriman barang (cargo), **perdagangan grosir (perkulakan)**, retail modern (department store, hypermarket dan supermarket), pertokoan, pergudangan, showroom dan perbengkelan, jasa perkantoran swasta nasional maupun asing, jasa perbankan, akomodasi, sarana

rekreasi dan hiburan dalam gedung, gerai kuliner, sarana penunjang kepariwisataan, Stasiun Pengisian

Bahan Bakar Umum (SPBU) serta rumah sakit internasional/rumah sakit umum;

- b. Arahan pengelolaan Kawasan Perdagangan dan Jasa skala Wilayah, meliputi :
- Pengembangan perdagangan dan jasa pada koridor utama Kawasan Pariwisata dan Kawasan Perkotaan harus menyediakan lahan parkir sekurang-kurangnya 30% (tiga puluh persen) dari luas lahan yang dikembangkan, KDB setinggi-tingginya 60% (enam puluh persen) dan memenuhi ketentuan GSB sekurang-kurangnya 1,5 (satu koma lima) kali lebar jalan dihitung dari as jalan;
 - Pengembangan perdagangan dan jasa pada zona terpadu berupa campuran kegiatan perbelanjaan, perkantoran, akomodasi, restaurant, jasa hiburan dan rekreasi dalam gedung dan jasa lainnya yang sejenis harus menyediakan lahan parkir sekurang-kurangnya 30% (tiga puluh persen) dari luas lahan yang dikembangkan, KDB setinggi-tingginya 60% (enam puluh persen) dan KDH sekurang-kurangnya 10% (sepuluh persen); dan
 - Pengembangan perdagangan dan jasa pada zona terpadu, harus menyediakan area untuk kegiatan perdagangan hasil industri kerajinan rakyat dan kuliner tradisional;

(3) Ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala Wilayah meliputi :

a. Perdagangan dan jasa skala Kawasan berupa pasar umum tradisional, pasar seni, ruko, pertokoan, jasa perkantoran, rumah makan, rumah sakit umum/klinik kesehatan, gedung olahraga, gedung kesenian dan kebudayaan, jasa laundry dan bengkel reparasi;

b. Arahan pengelolaan Kawasan Perdagangan dan Jasa skala Kawasan, meliputi:

- Menyediakan lahan parkir sekurang-kurangnya 30% (tiga puluh persen) dari luas lahan yang dikembangkan, KDB setinggi-tingginya 60% (enam puluh

persen) dan memenuhi ketentuan GSB sekurang kurangnya 1,5 (satu koma lima) kali lebar jalan dihitung dari as jalan;

- Saling mendukung antara pengembangan zona perdagangan dan jasa skala Kawasan dengan zona perdagangan dan jasa terpadu skala Wilayah;
- Meningkatkan kualitas tata lingkungan, tata bangunan, dan standar kebersihan pasar-pasar umum tradisional menuju pasar higienis;
- Sinergi dan saling mendukung antara pengembangan fasilitas perdagangan modern dengan fasilitas perdagangan tradisional; dan
- Pusat-pusat perdagangan dan jasa dilintasi trayek angkutan penumpang dan barang.

(3) Ketentuan umum Peraturan Zonasi Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala lingkungan, meliputi :

- a. Perdagangan dan jasa skala lingkungan berupa : pasar desa, toko, kantor skala lingkungan, rumah makan, BKIA/klinik bersalin, tempat praktek dokter, lembaga simpan pinjam dan depo air minum;
- b. Arahan pengelolaan Kawasan Perdagangan dan Jasa skala lingkungan, meliputi:
 1. Menyediakan lahan parkir sekurang-kurangnya 25% (dua puluh lima persen) dari luas lahan yang dikembangkan, KDB setinggi-tingginya 50% (lima puluh persen) dan memenuhi
 2. ketentuan GSB sekurang kurangnya 1,5 (satu koma lima) kali lebar jalan.
 3. Meningkatkan kualitas tata lingkungan, tata bangunan, dan standar kebersihan pasar-pasar desa;
 4. Sinergi dan saling mendukung antara pengembangan fasilitas perdagangan modern dengan fasilitas perdagangan tradisional; dan
 5. Pusat-pusat perdagangan dan jasa dilintasi trayek angkutan penumpang.

Berdasarkan Peraturan Bupati No. 34 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Mengwi Tahun 2022-2042, memberikan arahan pada lokasi alternatif yang ditentukan sebagai berikut:

- Pasal 3

- (1) WP Mengwi seluas 8.250,59 hektar.

- (2) WP Mengwi terdapat di sebagian Wilayah Kecamatan Mengwi, meliputi:

- a. sebagian Desa Baha seluas 419,74 hektar;

- b. sebagian Desa Buduk seluas 339,61 hektar;
- c. sebagian Desa Cemagi seluas 488,10 hektar;
- d. sebagian Desa Gulingan seluas 587,06 hektar;
- e. sebagian Desa Kekeran seluas 403,68 hektar;
- f. sebagian Desa Kuwum seluas 343,85 hektar;
- g. sebagian Desa Mengwi seluas 223,51 hektar;
- h. sebagian Desa Mengwitani seluas 458,51 hektar;
- i. sebagian Desa Munggu seluas 541,93 hektar;
- j. sebagian Desa Penarungan seluas 452,03 hektar;
- k. sebagian Desa Pererenan seluas 379,11 hektar;
- l. sebagian Desa Sembung seluas 632,82 hektar;
- m. sebagian Desa Sobangan seluas 359,43 hektar;
- n. sebagian Desa Tumbak Bayuh seluas 266,99 hektar;
- o. sebagian Desa Werdi Bhuwana seluas 398,90 hektar;**
- p. sebagian Kelurahan Abianbase seluas 377,67 hektar;
- q. sebagian Kelurahan Kapal seluas 585,70 hektar;
- r. sebagian Kelurahan Lukluk seluas 400,75 hektar;
- s. sebagian Kelurahan Sading seluas 300,99 hektar; dan
- t. sebagian Kelurahan Sempidi seluas 290,22 hektar.

(3) WP Mengwi dibagi menjadi 3 (tiga) SWP yang terdiri atas:

- a. SWP A seluas 2.606,76 hektar, dibagi menjadi 13 Blok, meliputi:
 - 1. Blok A.1 seluas 228,31 hektar, meliputi sebagian Desa Kuwum;
 - 2. Blok A.2 seluas 115,54 hektar, meliputi sebagian Desa Kuwum;
 - 3. Blok A.3 seluas 291,79 hektar, meliputi sebagian Desa Kuwum, dan sebagian Desa Sembung;
 - 4. Blok A.4 seluas 341,03 hektar, meliputi sebagian Desa Sembung;
 - 5. **Blok A.5 seluas 91,64 hektar**, meliputi sebagian Desa Sobangan, dan sebagian Desa Werdi Bhuwana;
 - 6. **Blok A.6 seluas 157,71 hektar**, meliputi sebagian Desa Sembung, sebagian Desa Sobangan, dan sebagian Desa Werdi Bhuwana;
 - 7. Blok A.7 seluas 180,65 hektar, meliputi sebagian Desa Sobangan;

8. **Blok A.8 seluas 203,08 hektar**, meliputi sebagian Desa Werdi Bhuwana;
 9. Blok A.9 seluas 199,25 hektar, meliputi sebagian Desa Werdi Bhuwana, dan sebagian Desa Baha;
 10. Blok A.10 seluas 125,25 hektar, meliputi sebagian Desa Werdi Bhuwana;
 11. Blok A.11 seluas 220,49 hektar, meliputi sebagian Desa Baha;
 12. 12.Blok A.12 seluas 272,73 hektar, meliputi sebagian Desa Penaruangan; dan
 13. Blok A.13 seluas 179,29 hektar, meliputi sebagian Desa Penaruangan.
- **Pasal 4**

Penataan WP Mengwi, bertujuan untuk mewujudkan WP Mengwi sebagai Ibukota Kabupaten Badung yang nyaman, berkualitas, berdaya saing dan berkelanjutan didukung dengan fungsi sebagai pusat pelayanan, sarana dan prasarana umum, pengembangan pertanian dan pelestarian budaya Bali yang berlandaskan falsafah Tri Hita Karana dan Sat Kerthi Loka Bali.
 - **Pasal 6**
 - (3) Sub pusat pelayanan kota/kawasan perkotaan, terdiri atas:
 - a. sub pusat pelayanan kota/kawasan perkotaan **Werdi Bhuwana** terdapat di SWP A Blok A.8; dan
 - b. sub pusat pelayanan kota/kawasan perkotaan Buduk terdapat di SWP C Blok C.2.

4.2.2 Rencana pengembangan kota

Wilayah pengembangan Badung Tengah dengan fungsi utama pertanian berkelanjutan, Ibu Kota Kabupaten dan pusat pelayanan umum skala regional mengacu pada Penjelasan pasal 5 Ayat (6) meliputi :

- (1) seluruh Wilayah Kecamatan Abiansemal;
- (2) sebagian Wilayah Kecamatan Mengwi terdiri atas Desa Kuwum, Desa Sembung, Desa Sobangan, Desa Werdi Bhuwana, Desa Baha, Desa Penarungan, Desa Gulingan, Desa Mengwi, Desa Mengwitani, Desa Kekeeran, Kelurahan Kapal, Kelurahan Lukluk, Kelurahan Sading, Kelurahan Sempidi, Kelurahan Abianbase, Desa Buduk dan Desa Tumbak Bayuh; dan;

- (3) sebagian Wilayah Kecamatan Kuta Utara terdiri atas Desa Dalung dan Kelurahan Kerobokan Kaja.

4.2.3 Jarak Terhadap Permukiman

Pembangunan pasar induk ini direncanakan sebagai pusat perdagangan yang melayani wilayah Bali Utara hingga Bali selatan dan Bali Barat, meliputi wilayah kabupaten Buleleng, Tabanan, Badung, Denpasar dan Jembrana. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Bali hasil sensus penduduk tahun 2020 dapat diperkirakan jumlah konsumen sebanyak 1.724.404 jiwa.

Desa Werdi Bhuwana yang terdiri dari 6 (Enam) Banjar Dinas 2 (Dua) Desa Adat dan 5 (Lima) Banjar Adat memiliki luas wilayah kurang lebih 2,53 Km² yang sebagian besar merupakan tanah persawahan, perkebunan serta pemukiman penduduk. Desa Werdi Bhuwana terletak di ketinggian 500 meter dari permukaan laut, dengan curah hujan sekitar 2000 mm dengan kelembaban 28,00 dan suhu sekitar 28 derajat celcius. Sektor yang paling banyak menyokong perekonomian warga Desa Werdi Bhuwana adalah dari segi pertanian dan peternakan dan sebagian besar lagi bekerja sebagai buruh. Hampir seluruh warga memelihara ternak, tetapi sebagian besar ternak yang dipelihara adalah sapi, tercatat ada 300 ekor sapi yang ada di Desa Werdi Bhuwana. Selain itu desa Werdi Bhuwana memiliki kelompok ternak yang disebut dengan nama ‘TANI MAS’ yang berada di kawasan banjar binong.

4.2.4 Jarak Terhadap Pasar Turunan

a) Jarak Pasar Tradisional Area Badung Dan Denpasar

Pasar tradisional merupakan konsumen utama dari rencana pasar induk, berikut beberapa pasar yang akan dijadikan sasaran distribusi:

- a. Jarak ke pasar Kumbasari 18,4 km
- b. Jarak ke pasar Badung 18,4 km
- c. Jarak ke pasar Kreneng 19,7 km
- d. Jarak ke pasar Jimbaran 31,8 km

b) Jarak Simpul -Simpul Destinasi Pariwisata

Pariwisata atau pusat kegiatan pariwisata akan menjadi target dari distribusi utama, hal ini dikarenakan pelaku pariwisata atau penunjang pariwisata akan

membeli dalam jumlah grosiran. berikut beberapa simpul kegiatan pariwisata atau destinasi pariwisata yang akan dilayani:

- Jarak ke Nusa dua 38,5 km
- Jarak ke Sanur 27 km
- Jarak ke Ubud 15,6 km
- Jarak ke Tanah Lot 18,7 km
- Jarak ke Pecatu 42,3 km

4.2.5 Jarak Terhadap Sumber Produksi

a) Jenis Produk Pertanian Dan Hortikultura

Jenis produk pertanian dan hortikultura yang ada di wilayah bali dan memiliki hasil panen yang banyak adalah:

- Padi, jagung, dan ketela
- Sayur - sayuran: Wortel, Sayur Hijau, kol, bawang Merah, Kentang, sawi, tomat dll
- Tanaman bumbu: Bawang, cabai, jahe dll
- Buah: jeruk, anggur, mangga, rambutan dll

b) Jarak Produsen Ke Pasar

Dari beberapa produk Pertanian Dan Hortikultura di atas cenderung dihasilkan di wilayah yang sama, seperti sayur wortel dan sayur hijau hampir sebagian besar dihasilkan dari satu wilayah yaitu wilayah bedugul, begitu pula seperti anggur cenderung dihasilkan di wilayah seririt.

Hal yang terjadi dilapangan adalah pengepul dan petani cenderung kumpul di satu tempat, sehingga transaksi sering terjadi disana sebelum nantinya didistribusikan ke pasar atau konsumen besar, lokasi-lokasi ini kita sebut sebagai sentra. Berikut sentra-sentra yang ada dan jaraknya ke titik rencana pasar induk:

- a. Bedugul (Pasar Candikuning) sebagai sentra sayur jaraknya 30,4 Km
- b. Kintamani (Pasar Singa Mandawa) sebagai sentra buah jeruk dan sayur 45,7 km
- c. Buleleng (Pasar Banyuasri) sebagai sentra buah anggur dan mangga 61,8 km

4.2.6 Kelengkapan sarana prasarana

1). Pengelolaan Sampah di Daerah Terdekat Dan Jarak Ke TPS3R dan TPA

Melihat kondisi eksisting penanganan sampah yang masih dilaksanakan secara tradisional, yaitu kumpul angkut, buang maka perlu diterapkan pengelolaan sampah dengan metode *Reduce, Reuse, Recycle* yang sudah dikembangkan di desa sekitar. Berikut tempat pengelolaan sampah yang akan mendukung rencana pasar induk dan jaraknya ke pasar induk:

1. TPS3R Penarungan dengan jarak 6,2 Km
2. PA Kapal dengan jarak 7,9 km

Tabel 4.1 Kelayakan Lokasi Pasar Induk Berdasarkan Kriteria Tata Ruang

NO	ASPEK PENILAIAN	KRITERIA PENILAIAN	Bobot	LOKASI 1		LOKASI 2	
				(Sebelah Barat Terminal Mengwi)		(Wilayah Banjar Denkayu Baleran)	
				Nilai	Total	Nilai	Total
1	Peraturan setempat	Sesuai rencana tata ruang	15	3	45	3	45
2	Pertumbuhan kota di masa yang akan datang	Rencana pengembangan kota	15	2	30	3	45
3	Perumahan/permukiman penduduk	Dekat dengan permukiman	15	2	30	3	45
4	Kedekatan dengan pangsa pasar	Dekat dengan pasar turunan	12,5	3	37,5	3	37,5
5	Kedekatan dengan bahan baku	Dekat dengan sumber produksi	12,5	2	25	3	37,5
6	Ketersediaan tenaga listrik dan air	Kelengkapan sarana prasarana	10	3	30	3	30
7	Iklim	Temperature yang sesuai	10	3	30	3	30
8	Perlindungan terhadap kebakaran, perlindungan polisi, pelayanan kesehatan	Mudah dijangkau	10	3	30	3	30
		jumlah	100	21	257,5	24	300

Melihat kondisi tersebut kelayakan struktur bangunannya sudah tidak sesuai dengan persyaratan teknis sebuah pasar induk. Jadi upaya revitalisasi memang harus dilakukan. Kondisi los pedagang juga belum teratur. Tidak ada pengaturan los berdasarkan jenis barang yang dijual sehingga terkesan semrawut. Lebar lorong juga relative sempit dan sirkulasi pergerakan orang kurang leluasa. Berikut adalah contoh skema organisasi ruang berupa grid. Hal ini karena *grid* dapat memberi kejelasan dan memudahkan orientasi terhadap ruang. Sedangkan untuk Sirkulasi akses pengguna pasar pada area koridor/ *gangway* mengikuti standar SNI Pasar Rakyat, ukuran lebar minimal 1.8 m.



Contoh Penerapan Organisasi Ruang Grid Pada Kios/Los Pedagang Pasar
 (Sumber: www.archdaily.com, 2021)



Konsep Ruang Pasar Umum
 (Sumber: Dewi, 2021)

Kebutuhan bangunan fisik untuk sebuah pasar induk terdiri dari Ketersediaan bangunan suci pemujaan, kios (los) pedagang, lahan parkir, MCK, dan pengolahan sampah pasar. Rencana fisik bangunan pasar induk disajikan pada Gambar 4.4.



Gambar 4.4 Rencana Pembangunan Fisik Pasar Induk

4.3 Kajian Aspek Ekonomi

4.3.1 Manfaat Langsung

1) Menyediakan Prasarana Pendukung Distribusi Produk Pertanian

Salah satu tujuan dalam Sistem Logistik Nasional (Sislognas) adalah menjamin ketersediaan komoditas pokok dan strategis di seluruh wilayah Indonesia dengan harga terjangkau sehingga mendorong pencapaian masyarakat adil dan makmur, dan memperkuat kedaulatan dan keutuhan NKRI. Untuk mewujudkan hal tersebut maka diperlukan sistem distribusi yang tangguh untuk pertukaran komoditas antar wilayah di Indonesia. Peranan pasar induk yang berposisi di kota-kota besar saat ini berfungsi sebagai media dalam pembentukan harga secara nasional sehingga perlu ditambah lagi jumlahnya di beberapa daerah untuk mengembangkan jalur distribusi nasional yang berkesinambungan dari sentra produksi hingga pusat distribusi.

Mata rantai tata niaga dari produsen ke konsumen cukup singkat dan struktur pasar yang tidak baik, menyebabkan konsumen harus membayar lebih mahal dari harga sewajarnya sedangkan petani hanya menerima bagian kecil dari harga yang dibayar konsumen tersebut. Kondisi belum baiknya struktur sistem distribusi ditambah dengan sifat komoditi pertanian yang mudah rusak menyebabkan biaya distribusi menjadi cukup tinggi. Pendirian pasar induk akan dapat mengatasi permasalahan pada distribusi produk pertanian tersebut.

2) Memberikan Pemasukan Pada PAD

Pendirian pasar induk dapat memberikan sumbangan pada pendapatan asli daerah. Sumbangan dapat diberikan melalui retribusi yang diperoleh dari pengelolaan pasar. Besarnya tarif retribusi pasar didasarkan pada tujuan untuk memperoleh keuntungan yang layak sebagai pengganti biaya pengelolaan, biaya penyelenggaraan, biaya kebersihan dan biaya administrasi.

4.3.2 Manfaat Tidak Langsung

1) Sebagai solusi untuk menjaga ketersediaan barang kebutuhan pokok

Peningkatan jumlah penduduk mengakibatkan pada meningkatnya jumlah permintaan atas barang dan jasa. Untuk memenuhi kebutuhan barang tersebut, kehadiran pasar induk menjadi sebuah solusi terbaik. Setiap daerah

memiliki “produk unggulan” masing – masing. Tetapi kebutuhan masyarakat tidak hanya pada satu produk. Ketersediaan barang kebutuhan pokok pada satu tempat dapat mempermudah masyarakat dalam melakukan konsumsi. Sehingga pasar induk menjadi tempat yang bisa menyediakan kebutuhan masyarakat sehingga para pedagang kecil tidak menemui kesulitan dalam memperoleh barang dagangan.

Keberadaan pasar induk mempermudah pedagang kecil untuk memperoleh barang yang kemudian disalurkan kepada masyarakat sebagai konsumen akhir. Barang – barang kebutuhan pokok, khususnya hasil pertanian yang sangat tergantung pada musim dan cuaca sehingga menjadi langka pada satu periode tertentu. Keberadaan pasar induk menjadi tempat pengumpulan barang partai besar dari berbagai daerah yang kemudian dapat membantu mengatasi masalah kelangkaan tersebut melalui fungsi penyimpanannya. Peran ini yang dapat diambil oleh keberadaan pasar induk sehingga ketersediaan barang kebutuhan pokok tetap terjaga baik dari kuantitas maupun kualitas. Pangsa pasar yang diharapkan tidak hanya melayani pasar di Badung maupun Bali saja tetapi juga provinsi disekitar pulau Bali.

2) Sebagai upaya pengendalian inflasi

Inflasi dapat diartikan sebagai kenaikan harga barang dan jasa secara umum dan terus menerus dalam jangka waktu tertentu. Inflasi yang rendah dan stabil merupakan prasyarat bagi pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan yang pada akhirnya memberikan manfaat bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat. Pentingnya pengendalian inflasi didasarkan pada pertimbangan bahwa inflasi yang tinggi dan tidak stabil memberikan dampak negatif kepada kondisi sosial ekonomi masyarakat.

Kurangnya produksi dan pasokan serta biaya transportasi yang tinggi menjadi dua hal yang sering kali menyebabkan meningkatkan harga barang kebutuhan pokok. Setiap daerah memang memiliki produk unggulan, tetapi dibutuhkan kerjasama antar daerah dalam pemenuhan kebutuhan pokok masyarakat. Daerah penghasil cabai seharusnya berfokus pada peningkatan produksi cabai, daerah penghasil bawang focus pada peningkatan produksi bawang, demikian juga daerah lainnya yang ndic pada keunggulan masing –

masing. Disinilah kemudian peran pasar induk sebagai penampung hasil produksi petani setiap daerah sehingga kelangkaan tidak terjadi, stabilitas harga terjaga, dan inflasi dapat ditekan pada angka yang paling rendah.

Jarak distribusi antara lokasi produksi dan penjualan barang atau dalam hal ini pasar, juga turut menjadi penyebab kenaikan harga. Keberadaan pasar induk dengan lokasi yang strategis dan mudah dijangkau menyelamatkan barang – barang kebutuhan pokok dari inflasi. Para pedagang kecil lebih mudah mendapatkan barang dengan harga dengan harga lebih murah karena biaya transportasi yang rendah. Kemudahan ini kemudian mengatasi kelangkaan barang yang dapat menyebabkan inflasi.

3) Menjadi lapangan pekerjaan bagi masyarakat sekitar

Keberadaan pasar induk, tidak hanya sebagai tempat “pengamanan barang kebutuhan pokok” atau sebagai pengendali inflasi saja, tetapi dengan keberadaan pasar induk menciptakan lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat sekitar. Kegiatan transaksi barang dalam pasar memerlukan setidaknya tenaga kerja pengangkut, petugas kebersihan, maupun petugas keamanan dan parkir. Ini kemudian menjadi lapangan pekerjaan bagi masyarakat. Kegiatan dalam pasar juga memunculkan kebutuhan – kebutuhan lain seperti warung makan, tempat peristirahatan, kios makanan ringan yang kemudian bisa menjadi lahan pekerjaan bagi masyarakat sekitar. Hal ini yang kemudian secara tidak langsung menciptakan *efek multiplier* bagi perekonomian masyarakat.

4.3.3 Manfaat Intangible

1) Kepercayaan Masyarakat Pada Pemerintah Daerah

Keberadaan Pasar induk yang didirikan oleh pemerintah daerah bertujuan untuk menjaga pasokan bahan kebutuhan serta menjaga kestabilan harga akan dapat meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah Kabupaten Badung. Masyarakat merasa Pemerintah Kabupaten Badung memiliki kepedulian yang tinggi dalam melindungi kesejahteraan masyarakatnya.

2) Nilai Sosial

Keberadaan pasar induk dapat mendukung berdirinya komunitas-komunitas sosial yang terkait dengan pasar induk. Hubungan antar pedagang di pasar induk Kabupaten Badung dapat tercipta melalui komunitas-komunitas pedagang melalui paguyuban yang memiliki kesamaan komoditas yang dijual. Interaksi antar anggota komunitas dapat meningkatkan kebersamaan serta jiwa saling tolong menolong.

Keberadaan pasar juga dapat meningkatkan rasa nyaman dan aman bagi masyarakat karena terdapat pengelolaan pasar yang baik. Fasilitas-fasilitas pasar yang ada akan membuat nyaman masyarakat untuk melakukan transaksi jual beli. Penjual maupun pembeli akan terus mempertimbangkan untuk melakukan jual beli di Kabupaten Badung khususnya pada produk pertanian.

4.3.4 Perhitungan kelayakan Investasi

Perhitungan terlebih dahulu mempertimbangkan investasi serta pendapatan bersih dan biaya yang ditimbulkan dari operasi pasar. Pada kelayakan investasi ini besaran pendapatan serta biaya menggunakan *benchmark* dari pasar Galiran. Dipilihnya pasar Galiran karena pasar ini masih berada satu wilayah provinsi dengan Kabupaten Badung. Pasar Galiran juga merupakan contoh sukses dari pengelolaan pasar yang ada di Bali, bahkan banyak produk yang dijual di pasar-pasar di luar Galiran berasal dari pasar Galiran. Pasar Galiran memiliki luas 2,5 Hektar, luas ini merupakan setengah dari rencana luasan Pasar Induk Kabupaten Badung. Berdasarkan data tersebut maka asumsi pendapatan maupun biaya untuk pengelolaan Pasar Induk Kabupaten Badung adalah dua kalinya pasar Galiran (5 Hektar). Adapun Investasi, pendapatan, dan biaya yang diperhitungkan adalah sebagai berikut:

1. Investasi

Biaya investasi yang diperhitungkan adalah biaya pembebasan Lahan. Biaya pendirian bangunan di sarankan dapat mempergunakan pihak lain dalam hal ini pemerintah dapat mengundang investor. Para investor yang merupakan pihak swasta yang akan mengeluarkan investasi untuk pendirian Gedung pasar. Kompensasi dari investasi tersebut maka investor nantinya diberikan hak

untuk memperoleh pendapatan dari biaya bangunan dengan menarik sewa atas penggunaan tempat usaha di Pasar Induk. *Appraisal* Nilai Tanah berdasarkan NJOP untuk rencana pasar induk di Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi diperoleh sebesar 30 0 juta rupiah sedangkan wilayah sebelah barat terminal tipe A Mengwi sebesar 600 juta rupiah.

2. Pendapatan

Pendapatan dari Pasar Induk dapat diambil dari restribusi harian kepada para pedagang yang besaran dapat ditetapkan berdasarkan perda. Selain restribusi pengelolaan pasar, terdapat juga pendapatan lain yang dapat diperoleh dari restribusi pasar. Pendapatan yang diperoleh diproyeksikan dua kali dari pendapatan pasar Galiran.

3. Biaya

Biaya yang diperhitungkan dalam pengelolaan pasar induk adalah biaya karyawan serta biaya operasional lainnya. Jumlah karyawan diperkirakan mencapai 202 orang yang terdiri dari Kepala Pasar (1 orang), Kepala TU (1 Orang), Staf TU (14 orang), Koordinator pasar (4 orang), Petugas Keamanan (36 Orang), Petugas Kebersihan (70 orang), Petugas Pemungut Restribusi (42 orang), Petugas Parkir (54 orang. Kebutuhan petugas serta Biaya Operasional lainnya diperhitungkan dua kali dari pengelolaan Pasar Galiran sebagai *benchmark*.

Nilai NPV, IRR, dan BoC

Pada Perhitungan kelayakan investasi ini tingkat diskonto yang dipergunakan adalah BI Rate sebesar 5,25%. Proyek pemerintah berbeda dengan proyek swasta yang lebih mengutamakan keuntungan. Proyek pemerintah lebih mengutamakan sifat sosial demi kesejahteraan masyarakat untuk itu tingkat diskonto sosial ditetapkan berdasarkan BI Rate. BI sendiri menetapkan tingkat bunga untuk mengendalikan rupiah serta menjaga inflasi.

**Tabel 4.2 Alternatif Pendirian Pasar Induk di Wilayah Banjar Denkayu
Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi**

Tahun	Pendapatan Bersih (asumsi peningkatan 0,2% per tahun)	Pendapatan Bersih (Asumsi tetap per tahun)
0	- 150,000,000,000	- 150,000,000,000
1	15,732,997,272	15,732,997,272
2	15,764,463,266	15,732,997,272
3	15,795,992,193	15,732,997,272
4	15,827,584,177	15,732,997,272
5	15,859,239,346	15,732,997,272
6	15,890,957,824	15,732,997,272
7	15,922,739,740	15,732,997,272
8	15,954,585,220	15,732,997,272
9	15,986,494,390	15,732,997,272
10	16,018,467,379	15,732,997,272
11	16,050,504,313	15,732,997,272
12	16,082,605,322	15,732,997,272
13	16,114,770,533	15,732,997,272
14	16,147,000,074	15,732,997,272
15	16,179,294,074	15,732,997,272
NPV	12,538,298,636	10,578,231,159
IRR	6%	6%
BoC	1.08	1.07

Berdasarkan hasil perhitungan yang telah dilakukan pada lokasi di wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi dengan perhitungan pendapatan selama 15 tahun dapat diketahui investasi yang dilakukan adalah layak. Hasil ini diketahui dari nilai NPV yang positif, IRR yang lebih besar dari tingkat diskonto, dan nilai BoC yang bernilai di atas 1.

Tabel 4.3 Alternatif Pendirian Pasar Induk di Sebelah Barat Terminal Tipe A Mengwi

Tahun	Pendapatan Bersih (asumsi peningkatan 0,2% per tahun)	Pendapatan Bersih (Asumsi tetap per tahun)
-	- 300,000,000,000	- 300,000,000,000
1	15,732,997,272	15,732,997,272
2	15,764,463,266	15,732,997,272
3	15,795,992,193	15,732,997,272
4	15,827,584,177	15,732,997,272
5	15,859,239,346	15,732,997,272
6	15,890,957,824	15,732,997,272
7	15,922,739,740	15,732,997,272
8	15,954,585,220	15,732,997,272
9	15,986,494,390	15,732,997,272
10	16,018,467,379	15,732,997,272
11	16,050,504,313	15,732,997,272
12	16,082,605,322	15,732,997,272
13	16,114,770,533	15,732,997,272
14	16,147,000,074	15,732,997,272
15	16,179,294,074	15,732,997,272
NPV	- 137,461,701,364	- 139,421,768,841
IRR	-3%	-3%
BoC	0.54	0.54

Berdasarkan hasil perhitungan yang telah dilakukan pada lokasi diwilayah Wilayah Sebelah Barat Terminal Tipe A Mengwi dengan perhitungan pendapatan selama 15 tahun dapat diketahui investasi yang dilakukan adalah tidak layak. Hasil ini diketahui dari nilai NPV yang negatif, IRR yang lebih kecil dari tingkat diskonto, dan nilai BoC yang bernilai di bawah 1. Berdasarkan perhitungan tersebut maka dapat disusun skor sebagai berikut:

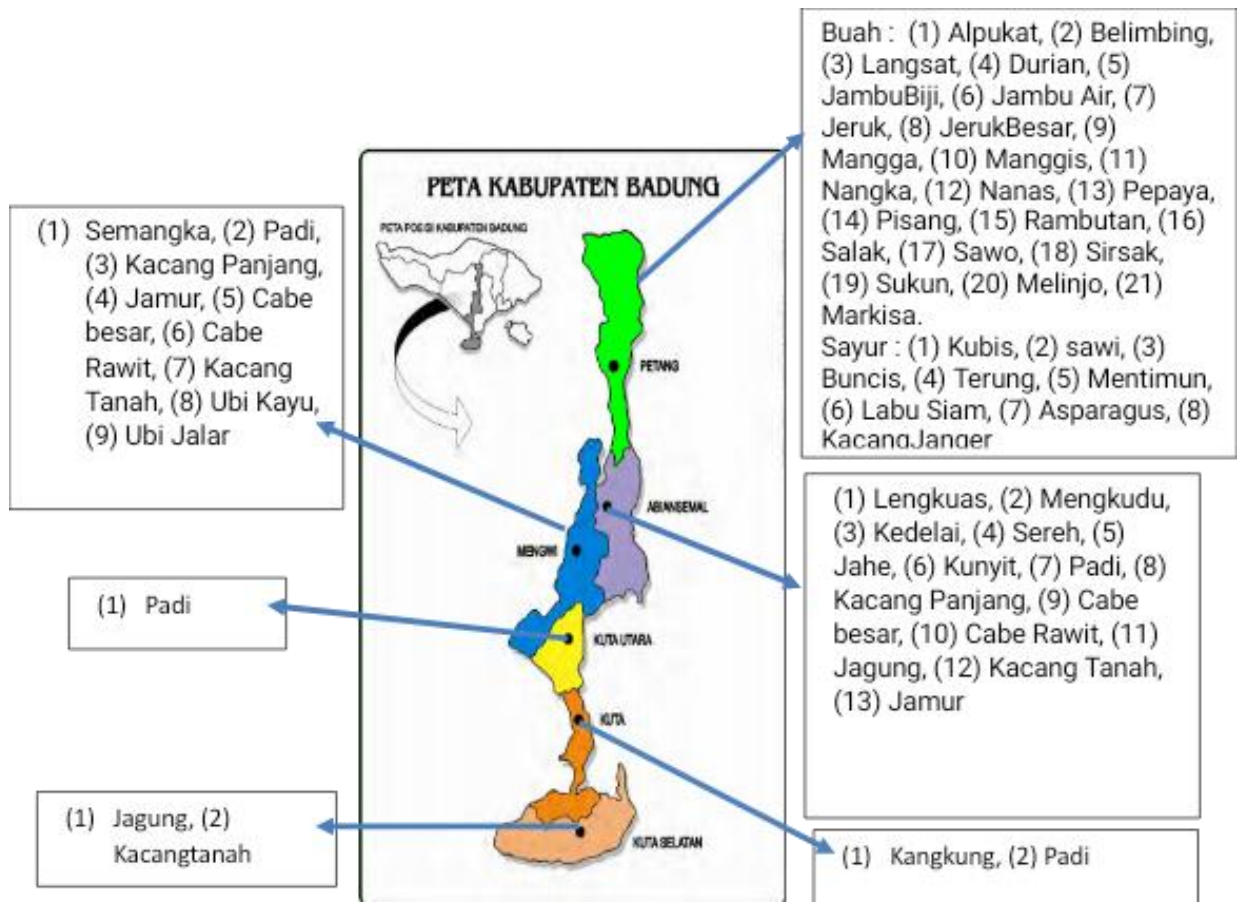
Tabel 4.4 Skor Penilaian Kelayakan Pembangunan Pasar Induk dari Aspek Ekonomi

No	Aspek Penilaian	SKOR			
		1	2	3	4
1	NPV Thn ke 15	Negative – 0	>0 – 2 Milyar	> 2 Milyar - 12 Milyar	> 12 Milyar
2	IRR	< 1%	1% - 2,5 %	>2,5 % - 5 %	> tingkat diskonto
3	BoC	0	>0 -1	1	>1

4.4 Kajian Aspek Sosial Budaya

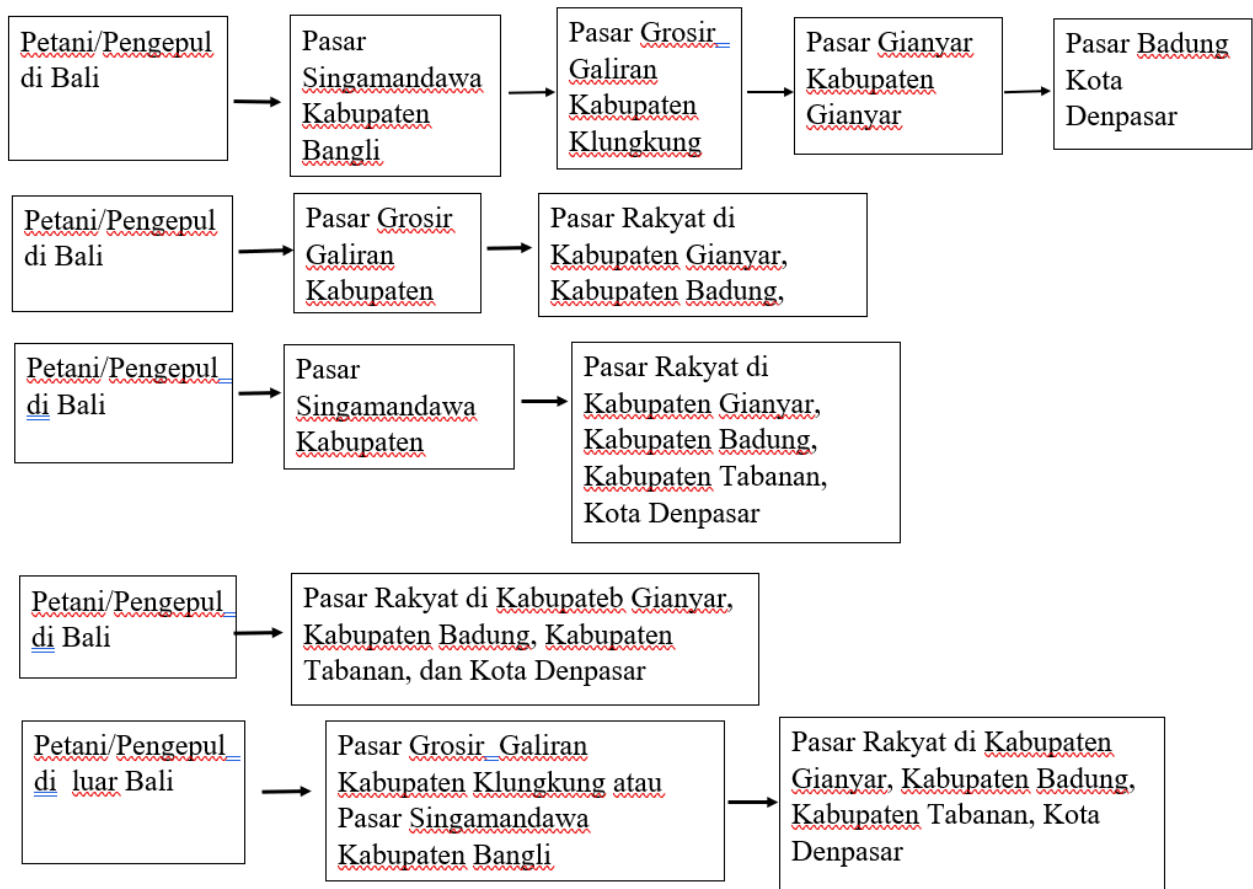
1) Sebaran Komoditas Sayur Dan Buah Di Kabupaten Badung

Kabupaten Badung terdiri dari enam wilayah kecamatan yaitu Kecamatan Kuta Selatan, Kuta, Mengwi, Abiansemal dan Petang. Setiap wilayah memiliki komoditas pertanian baik yang sama maupun berbeda. Komoditas pertanian yang dihasilkan oleh Kabupaten Badung yaitu sebagai berikut. Komoditas sayur dan buah paling banyak dihasilkan oleh Kecamatan Petang. Hampir seluruh komoditas buah dapat dihasilkan oleh Kecamatan Petang, sedangkan komoditas sayur dan lainnya yang dihasilkan oleh Kecamatan Petang berjumlah 16 komoditas (Dinas Pertanian dan Tanaman Pangan Kabupaten Badung, 2022).



Gambar 4.5
Sebaran Potensi Komoditas Pertanian Kabupaten Badung
(Sumber : Dinas Pertanian dan Tanaman Pangan Kabupaten Badung, 2022)

Kecamatan Abiansemal menghasilkan 13 komoditas, Kecamatan Kuta menghasilkan 2 komoditas yaitu kangkong dan padi dan Kecamatan Kuta Selatan juga menghasilkan 2 komoditas yaitu jagung dan kacang tanah. Sedangkan, Kecamatan mengwi menghasilkan 9 komoditas dan Kecamatan Kuta Utara hanya menghasilkan 1 komoditas yaitu padi. Melalui, data sekunder yang telah didapatkan maka dapat dibuat pemetaan sebaran potensi komoditas sayur dan buah Kabupaten



Gambar 4.6
Saluran Distribusi Komoditas Sayur dan Buah di Bali

(Sumber : Kepala UPTD Pasar Galiran 2022, Data primer)

1. Fungsi Pasar Induk di Bidang Sosial Budaya

a. Kepercayaan Masyarakat Pada Pemerintah

Keberadaan Pasar induk yang didirikan oleh pemerintah dengan tujuan menjaga pasokan bahan kebutuhan serta menjaga kestabilan harga akan dapat meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah

Kabupaten Badung. Masyarakat merasa Pemerintah Kabupaten Badung memiliki kepedulian yang tinggi dalam melindungi kesejahteraan masyarakatnya.

b. Nilai Sosial

Keberadaan pasar induk dapat mendukung berdirinya komunitas-komunitas sosial yang terkait dengan pasar induk. Hubungan dengan para pedagang di pasar induk Kabupaten Badung dapat tercipta melalui komunitas-komunitas pedagang melalui paguyuban yang memiliki kesamaan komoditas yang dijual. Interaksi antar anggota komunitas dapat meningkatkan kebersamaan serta jiwa saling tolong menolong.

Keberadaan pasar juga dapat meningkatkan rasa nyaman dan aman bagi masyarakat karena terdapat pengelolaan pasar yang baik. Fasilitas-fasilitas pasar yang ada akan membuat nyaman masyarakat untuk melakukan transaksi jual beli. Penjual maupun pembeli akan terus mempertimbangkan untuk melakukan jual beli di Kabupaten Badung khususnya pada produk pertanian.

c. Menyediakan Prasarana Pendukung Distribusi Produk Pertanian

Salah satu tujuan dalam Sistem Logistik Nasional (Sislognas) adalah menjamin ketersediaan komoditas pokok dan strategis di seluruh wilayah Indonesia dengan harga terjangkau sehingga mendorong pencapaian masyarakat adil dan ndica, dan memperkokoh kedaulatan dan keutuhan NKRI. Untuk mewujudkan hal tersebut maka diperlukan sistem distribusi yang baik untuk pertukaran komoditas antar wilayah di Indonesia. Peranan pasar induk yang berposisi di kota-kota besar saat ini berfungsi sebagai media dalam pembentukan harga secara nasional sehingga perlu ditambah lagi jumlahnya di beberapa daerah untuk mengembangkan jalur distribusi nasional yang berkesinambungan dari sentra produksi hingga pusat distribusi.

Mata rantai tata niaga dari produsen ke konsumen cukup jauh dan struktur pasar yang tidak baik, menyebabkan konsumen harus membayar lebih mahal dari harga sewajarnya sedangkan petani hanya menerima bagian kecil dari harga yang dibayar konsumen tersebut. Kondisi belum baiknya struktur sistem distribusi

ditambah dengan sifat komoditi pertanian yang mudah rusak menyebabkan biaya distribusi menjadi cukup tinggi. Pendirian pasar induk akan dapat mengatasi permasalahan pada distribusi produk pertanian tersebut

4.5 Kajian Transportasi

4.5.1 Kondisi Fisik Sarana dan Prasarana di Sekitar Lokasi Wilayah Studi Data Inventarisasi dan Lalu Lintas

Data yang dikumpulkan dilapangan meliputi data inventarisasi jalan dan data lalu lintas harian rata rata pada jam puncak. Dari data tersebut selanjutnya digunakan untuk menggambarkan kinerja ruas pada kawasan yang ditinjau, kinerja jaringan jalan eksisting, dan proyeksinya pada 5 (lima) tahun yang akan datang. Dalam laporan ini diperlukan 2 (dua) jenis data yaitu data sekunder dan data primer.



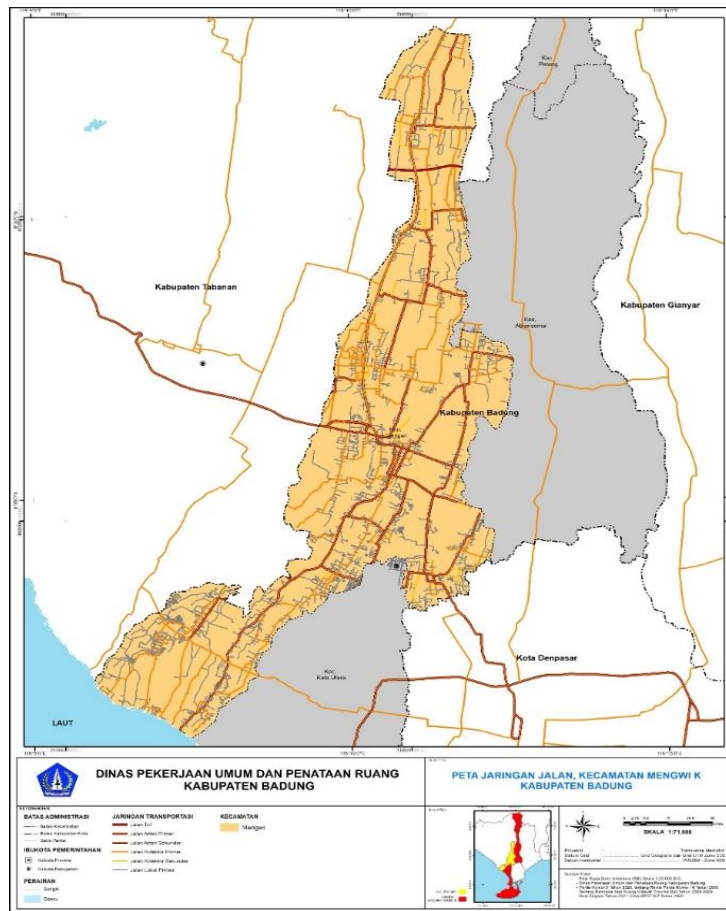
**Sebelah Barat Terminal A
Mengwi**

**Wilayah Banjar Denkayu
Baleran Desa Werdi Bhuana,
Kecamatan Mengwi**

Gambar 4.7 Wilayah Kajian Aspek Transportasi

1. Data Sekunder

Data sekunder ini didapat dari instansi-instansi terkait yang secara langsung maupun tidak langsung merupakan bagian yang tidak terpisahkan dan sangat membantu dalam proses analisis data nantinya. Data sekunder yang didapat antara lain seperti: (a) peta jaringan jalan pada kawasan yang ditinjau dalam hal ini ialah Kecamatan Mengwi.



Gambar 4.8 Peta Jaringan Jalan Kecamatan Mengwi

a. Status jalan;

Berdasarkan komunikasi wawancara dengan dinas PUPR kabupaten Badung dan PUPR provinsi Bali diketahui bahwa ruas Jalan Mengwitani merupakan jalan kabupaten sedangkan ruas Jalan Denpasar – Singaraja merupakan jalan Nasional.

b. Tingkat pertumbuhan penduduk

Tabel 4.5 Jumlah Penduduk di Kabupaten Badung

Kecamatan	Penduduk Menurut Kecamatan (Ribu Jiwa)								
	Laki-laki			Perempuan			Laki + Perempuan		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Kuta Selatan	78.26	87.63	90.72	74.34	83.21	86.23	152.60	170.84	176.95
Kuta	53.39	57.19	58.34	49.38	52.91	54.04	102.77	110.10	112.38
Kuta Utara	65.41	71.04	72.86	61.99	67.38	69.17	127.40	138.42	142.03
Mengwi	65.65	67.03	67.41	64.39	65.75	66.20	130.04	132.78	133.61
Abiansemal	45.51	46.04	46.16	45.77	46.30	46.47	91.28	92.34	92.63
Petang	13.08	12.97	12.91	12.83	12.75	12.69	25.91	25.72	25.60
Badung	321.30	341.90	348.40	308.70	328.30	334.80	630.00	670.20	683.20

Sumber: BPS 2022

Dari data jumlah penduduk Kabupaten Badung diatas dilakukan perhitungan untuk mencari besarnya pertumbuhan dengan menggunakan rumus :

$$r = \frac{Y_1 - Y_0}{Y_0}$$

Y_1 = data tahun sekarang

Y_0 = data tahun lalu

Dari data diatas diperoleh tingkat pertumbuhan penduduk rata rata kabupaten badung ialah sekitar 4,2%

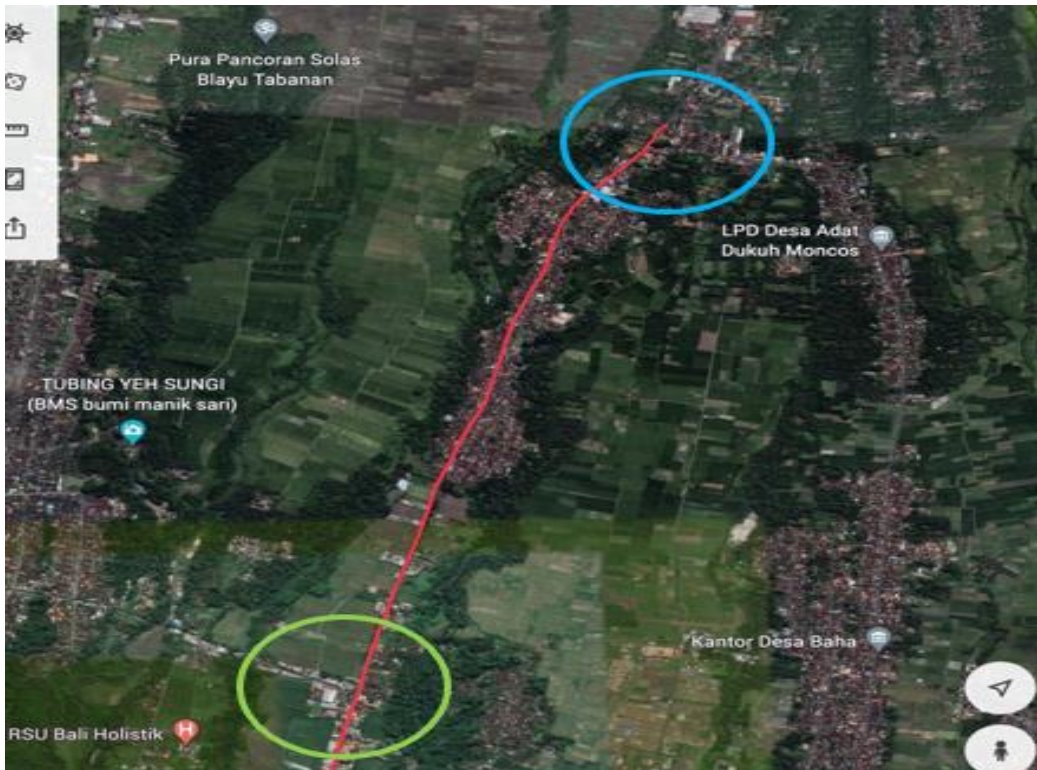
2. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari hasil survei (pengamatan langsung) di lapangan, sehingga diperoleh data yang akurat tentang kinerja jaringan jalan di kawasan yang ditinjau. Berikut merupakan gambar titik lokasi yang diperkirakan akan mengalami perubahan volume kendaraan akibat pembangunan pasar induk :

Lokasi Sebelah Barat Terminat A Mengwi



**Lokasi Survei Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana,
Kecamatan Mengwi**



**Gambar 4.9 Titik Lokasi Yang Diperkirakan Akan Mengalami Perubahan
Volume Kendaraan**

4.5.2 Kinerja Ruas Jalan Existing

1. Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan merupakan jumlah maksimum kendaraan yang dapat melewati suatu ruas jalan atau persimpangan jalan tertentu selama periode waktu tertentu dalam kondisi jalan dan lalu lintas yang ideal. Kapasitas jalan merupakan hal yang pertama harus dihitung untuk menentukan kinerja suatu ruas jalan. Kapasitas jalan dihitung dengan rumus dari MKJI dengan rumus sebagai berikut :

$$C = C_0 \times FCW \times FCSP \times FCSF \times FCCS \text{ (smp/jam)}$$

Apabila ditabelkan maka akan diperoleh kapasitas masing masing jalan lokasi tinjauan sebagai berikut:

No.	Nama Ruas Jalan	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C(smp/jam)
1	Jalan Denpasar-Singaraja	2900	1.14	1	1.01	0.94	3139
2	Jalan Denpasar Gilimanuk	6000	1.09	0.94	0.98	0.94	5663

2. Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas di peroleh dari hasil survey lapangan dimana survey dilakukan pada hari dan jam puncak lalu lintas dari lokasi studi. Data volume lalu lintas dalam satuan kendaraan selanjutnya diekuivalenkan dalam satuan mobil penumpang (smp) dengan mengalikan terhadap ekivalen mobil penumpang (emp)-nya sehingga dapat terlihat total volume per jam-nya. Adapun hasil volume lalu lintas yang diperoleh selama melaksanakan pengamatan pada jam puncak lalu lintas dapat dilihat pada data berikut:

No.	Nama Ruas Jalan	Waktu	Volume Jam Puncak (smp/jam)
1	Jalan Denpasar-Singaraja	12.00-13.00	1065.4
2	Jalan Denpasar-Gilimanuk	11.30-12.30	3301.1

3. Tingkat Pelayanan Jalan

Untuk mengukur kualitas pelayanan dari ruas jalan dengan menggunakan tingkat pelayanan hasil dari nilai derajat kejenuhan (DS). Nilai Ds ini merupakan nilai volume lalu lintas dibagikan dengan kapasitas ruas jalan (V/C ratio). Selanjutnya dari hasil V/C ratio dapat ditentukan indeks tingkat pelayanan dari ruas yang ditinjau. Untuk mengukur kualitas pelayanan dari ruas jalan dengan menggunakan tingkat pelayanan dapat dilihat pada tabel berikut:

4. Indeks Tingkat Pelayanan (ITP) pada Jalan

ITP	Karakteristik Operasi Terkait		
	Arteri Primer	Kolektor Primer	Arteri / Kolektor Sekunder
A	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus bebas ○ Kecepatan lalu lintas > 100 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,2$ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Kecepatan lalu lintas > 100 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,3$ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus bebas ○ Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 80 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,6$
B	<ul style="list-style-type: none"> ○ Awal dari kondisi arus stabil ○ Kecepatan lalu lintas > 80 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,45$ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Awal dari kondisi arus stabil ○ Kecepatan lalu lintas sekitar 90 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,5$ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus stabil ○ Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 40 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,7$
C	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus masih stabil ○ Kecepatan lalu lintas > 65 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,7$ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus stabil ○ Kecepatan lalu lintas > 75 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,75$ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus stabil ○ Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 30 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,8$
D	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mendekati arus tidak stabil ○ Kecepatan lalu lintas turun sampai 60 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,85$ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mendekati arus tidak stabil ○ Kecepatan lalu lintas sekitar 60 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,90$ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mendekati arus tidak stabil ○ Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 25 km/jam ○ V/C ratio $\leq 0,9$
E	<ul style="list-style-type: none"> ○ kondisi mencapai kapasitas ○ kecepatan lalu lintas pada umumnya berkisar 50 km/jam 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus pada tingkat kapasitas ○ Kecepatan lalu lintas sekitar 50 km/jam 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus tidak stabil, Kecepatan perjalanan rata-rata sekitar 25 km/jam ○ Volume pada kapasitas
F	<ul style="list-style-type: none"> ○ kondisi arus tertahan ○ kecepatan lalu lintas < 50 km/jam ○ volume dibawah 2000 smp per jam 	<ul style="list-style-type: none"> ○ arus tertahan, kondisi terhambat (<i>congested</i>) ○ Kecepatan lalu lintas < 50 km/jam 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arus tertahan, macet ○ Kecepatan perjalanan rata-rata < 15 km/jam ○ V/C ratio permintaan melebihi 1

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan. No. KM 14 Tahun 2006

Hasil analisis volume lalu lintas bisa dianalisis nilai tingkat pelayanan jalan dari ruas jalan yang ditinjau, seperti dapat dilihat pada tabel berikut:

No.	Nama Ruas Jalan	Waktu	Volume Jam Puncak Max	VC RATIO O	ITP
1	Jalan Denpasar-Singaraja	12.00-13.00	1116.3	0.33	B
2	Jalan Denpasar-Gilimanuk	11.30-12.30	3301.1	0.58	C

Berdasarkan data tersebut dapat dilihat ruas Jalan pada kondisi eksisting memiliki tingkat pelayanan yang lebih baik ialah jalan Denpasar-Singaraja dengan ITP “B” serta VC Ratio 0,38.

5. Bangkitan Dan Tarikan Perjalanan

Analisis model bangkitan perjalanan yang berasal dari data pengamatan bangkitan perjalanan menuju ke Pasar Galiran Klungkung, pasar ini dianggap memiliki fungsi yang sama dengan pasar induk yang akan di bangun di kabupaten Badung ini. Di peroleh besar bangkitan perjalanan menuju pasar galiran ialah sebesar 249 smp/jam dan tarikan sebesar 255 smp/jam dengan luas pasar Galiran yang mencapai 2,5 hektar. Selanjutnya dilakukan analisis dengan menggunakan metode *trip rate* analisis untuk menghitung bangkitan perjalanan menuju pasar induk badung nantinya. Untuk analisis bangkitan dengan metode *trip rate analysis*, digunakan pengembangan dari Tamim, 2000 sebagai dasar penentuan persamaan dalam menentukan *trip rate*, yaitu:

$$\frac{X}{TR} = \frac{X'}{100 \text{ m}^2}$$

Dimana:

TR : Nilai Trip Rate

X : Jumlah kendaraan yang keluar/masuk (smp/jam) pada lokasi pembanding

X' : Luas bangunan pada lokasi pembanding (25.000 m²)

Dari rumus diatas diperoleh *trip rate* kendaraan masuk sebesar =0.996 smp/jam, sedangkan kendaraan keluar diperoleh *trip rate* sebesar 1.016 smp/jam

Kemudian untuk menentukan nilai bangkitan atau tarikan lalu lintas pada lokasi yang ditinjau adalah sebagai berikut.

$$ODij = \frac{A}{100 \text{ m}^2} \times TR$$

Odij : Nilai bangkitan / tarikan lalu lintas (smp/jam) pada lokasi yang ditinjau

A : Luas bangunan pada lokasi yang ditinjau (50.000m²)

TR : Trip rate pada lokasi pembanding (smp/jam)

Dengan menggunakan rumus diatas diperoleh nilai bangkitan sebesar 498 smp/jam dan tarikan sebesar 508 smp/jam

4.5.3 Kinerja Ruas Jalan dan Bangkitan

1. Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan merupakan jumlah maksimum kendaraan yang dapat melewati suatu ruas jalan atau persimpangan jalan tertentu selama periode waktu tertentu dalam kondisi jalan dan lalu lintas yang ideal. Kapasitas jalan merupakan hal yang pertama harus dihitung untuk menentukan kinerja suatu ruas jalan. Kapasitas jalan dihitung dengan rumus dari MKJI dengan rumus sebagai berikut :

$$C = C_0 \times FCW \times FCSP \times FCSF \times FCCS \text{ (smp/jam)}$$

kapasitas masing masing jalan lokasi tinjauan sebagai berikut:

No.	Nama Ruas Jalan	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C(smp/jam)
1	Jalan Denpasar-Singaraja	2900	1.14	1	1.01	0.94	3139
2	Jalan Denpasar Gilimanuk	6000	1.09	0.94	0.98	0.94	5663

2. Volume Lalu Lintas

Dalam hal ini volume lalu lintas yang digunakan ialah volume lalu lintas yang sudah ditambahkan dengan besarnya bangkitan dan tarikan perjalanan menuju bangunan pasar induk nantinya.

No.	Nama Ruas Jalan	Waktu	Volume Jam Puncak + Bangkitan dan Tarikan(smp/jam)
1	Jalan Denpasar-Singaraja	12.00-13.00	1564.3
2	Jalan Denpasar-Gilimanuk	11.30-12.30	3799.1

3. Tingkat Pelayanan Jalan dengan Bangkitan dan Tarikan Perjalanan

Untuk mengukur kualitas pelayanan dari ruas jalan dengan menggunakan tingkat pelayanan hasil dari nilai derajat kejenuhan (DS). Nilai Ds ini merupakan nilai volume lalu lintas dibagikan dengan kapasitas ruas jalan (V/C ratio). Selanjutnya dari hasil V/C ratio dapat ditentukan indeks tingkat pelayanan dari ruas yang ditinjau.

Untuk mengukur kualitas pelayanan dari ruas jalan dengan menggunakan tingkat pelayanan dapat dilihat pada tabel berikut.

ITP	Karakteristik Operasi Terkait		
	Arteri Primer	Kolektor Primer	Arteri / Kolektor Sekunder
A	<ul style="list-style-type: none"> o Arus bebas o Kecepatan lalu lintas > 100 km/jam o V/C ratio $\leq 0,2$ 	<ul style="list-style-type: none"> o Kecepatan lalu lintas > 100 km/jam o V/C ratio $\leq 0,3$ 	<ul style="list-style-type: none"> o Arus bebas o Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 80 km/jam o V/C ratio $\leq 0,6$
B	<ul style="list-style-type: none"> o Awal dari kondisi arus stabil o Kecepatan lalu lintas > 80 km/jam o V/C ratio $\leq 0,45$ 	<ul style="list-style-type: none"> o Awal dari kondisi arus stabil o Kecepatan lalu lintas sekitar 90 km/jam o V/C ratio $\leq 0,5$ 	<ul style="list-style-type: none"> o Arus stabil o Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 40 km/jam o V/C ratio $\leq 0,7$
C	<ul style="list-style-type: none"> o Arus masih stabil o Kecepatan lalu lintas > 65 km/jam o V/C ratio $\leq 0,7$ o Mendekati arus tidak stabil 	<ul style="list-style-type: none"> o Arus stabil o Kecepatan lalu lintas > 75 km/jam o V/C ratio $\leq 0,75$ o Mendekati arus tidak stabil 	<ul style="list-style-type: none"> o Arus stabil o Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 30 km/jam o V/C ratio $\leq 0,8$ o Mendekati arus tidak stabil
D	<ul style="list-style-type: none"> o Kecepatan lalu lintas turun sampai 60 km/jam o V/C ratio $\leq 0,85$ 	<ul style="list-style-type: none"> o Kecepatan lalu lintas sekitar 60 km/jam o V/C ratio $\leq 0,90$ 	<ul style="list-style-type: none"> o Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 25 km/jam o V/C ratio $\leq 0,9$
E	<ul style="list-style-type: none"> o kondisi mencapai kapasitas o kecepatan lalu lintas pada umumnya berkisar 50 km/jam 	<ul style="list-style-type: none"> o Arus pada tingkat kapasitas o Kecepatan lalu lintas sekitar 50 km/jam 	<ul style="list-style-type: none"> o Arus tidak stabil, Kecepatan perjalanan rata-rata sekitar 25 km/jam o Volume pada kapasitas
F	<ul style="list-style-type: none"> o kondisi arus tertahan o kecepatan lalu lintas < 50 km/jam o volume dibawah 2000 smp per jam 	<ul style="list-style-type: none"> o arus tertahan, kondisi terhambat (<i>congested</i>) o Kecepatan lalu lintas < 50 km/jam 	<ul style="list-style-type: none"> o Arus tertahan, macet o Kecepatan perjalanan rata-rata < 15 km/jam o V/C ratio permintaan melebihi 1

Sumber : Peraturan Menhub. No. KM 14 Tahun 2006

4. Indeks Tingkat Pelayanan (ITP) pada Jalan

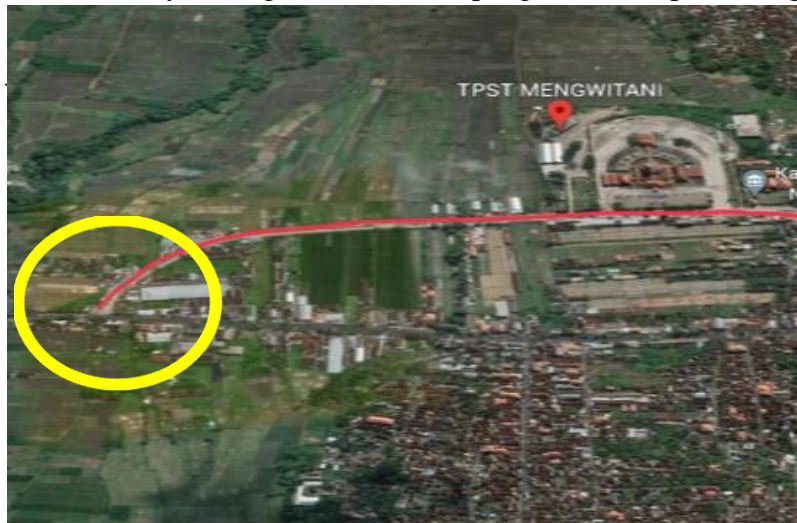
Kemudian dari hasil analisis volume lalu lintas bisa dianalisis nilai tingkat pelayanan jalan dari ruas jalan yang ditinjau, seperti dapat dilihat pada tabel berikut:

No.	Nama Ruas Jalan	Waktu	Volume Jam Puncak Max	VC RATIO	ITP
1	Jalan Denpasar-Singaraja	12.00-13.00	1563.4	0.49	C
2	Jalan Denpasar-Gilimanuk	11.30-12.30	3799.1	0.67	C

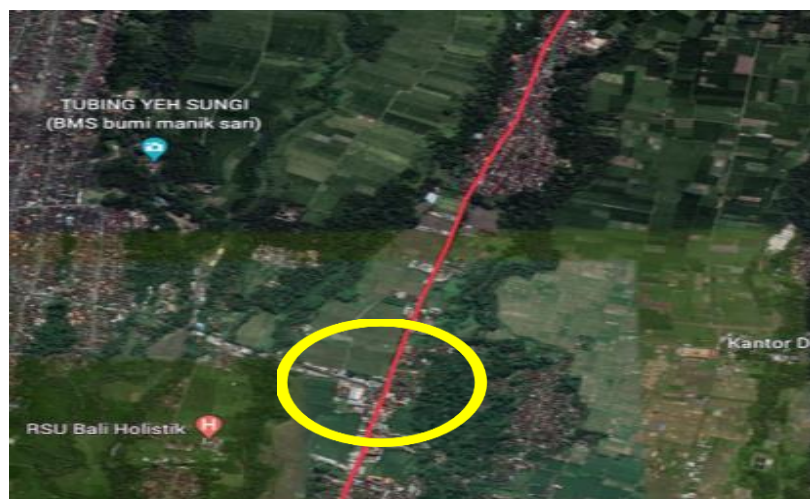
Dari hasil analisis diatas tingkat pelayanan kedua ruas jalan sama sama berada di level “C” namun jalan Denpasar-Singaraja memiliki VC ratio yang lebih rendah sedangkan jalan Denpasar-Gilimanuk nilai VC rasionya sudah mendekati 0,7 atau tingkat pelayanan D.

4.5.4 Kinerja Simpang Existing

Penelitian ini dilakukan pada 2 simpang di lokasi yang berbeda yang diperkirakan akan berubah arus lalu lintasnya akibat pembangunan pasar induk Kabupaten Badung ke 2 simpang ini ialah Simpang Jalan Raya Denpasar Gilimanuk-Jalan Raya Mengwitani dan Simpang Jalan Denpasar Singaraja – Jalan



Lokasi Sebelah Barat Terminal A Mengwi



Lokasi Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi

Berdasarkan hasil analisis didapatkan volume lalu lintas pada simpang yang ditinjau. Kondisi arus pada persimpangan pada interval waktu tersebut seperti diperlihatkan pada tabel berikut:

Arus Simpang Raya Denpasar Gilimanuk-Jalan Raya Mengwitani

Komposisi Lalulintas		LV % :		HV %:		MC % :		Faktor SMP		Faktor -k	
Arus Lalulintas	Arah	Kendaraan Ringan LV		Kendaraan Berat HV		Sepeda Motor MC		Kendaraan bermotor total MV		Rasio belok	
Pendekat		emp =	1	emp =	1	emp =	0				
		kend/jam	smp/jam	kend/jam		kend/jam		kend/jam		sm p/jam	Kend. Tak bermotorUM kend/jam
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Jl. Minor : B	LT	6	6	0	0	22	4	28	10	0	
Utara	ST	0	0	0	0	0	0	0	0		
	RT	20	20	11	14	40	7	71	41	1	
	Total	26	26	11	14	62	11	99	51		0
Jl. Minor : D	LT		0		0		0	0	0		
Selatan	ST		0		0		0	0	0		
	RT		0		0		0	0	0		
	Total	0	0	0	0	0	0	0	0		0
Jl. Minor total B-D		26	26	11	14	62	11	99	51		0
Jl. Utama : A	LT	212	212	148	192	99	17	459	1	0	
Barat	ST	1596	1596	1	1	3703	0	5300	22		
	RT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Total	1808	1808	149	194	3802	64	5759	26		0
Jl. Utama : C	LT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Timur	ST	589	589	68	88	613	10	1270	78		
							4		2		

	RT	17	17	5	7	21	4	43	27	0	
	Total	606	606	73	95	634	10	1313	80		
Jl Utama Total							8		9		0
A-C		2414	2414	222	289	4436	75	7072	34		0
							4		57		0
Utama + minor	LT	218	218	148	192	121	21	487	43	0	0
							73		1		0
	ST	2185	2185	69	90	4316	4	6570	30		0
									08		0
Utama + minor	RT	37	37	16	21	61	10	114	68	0	0
total		2440	2440	233	303	4498	76	7171	35		0
							5		08	0	0
				Rasio Jl Minor							
				/(Jl Utama							
				+minor)total					0	UM/MV :	0

Arus Simpang Jalan Raya Denpasar Singaraja - Jalan Wisnu

Komposisi Lalu Lintas		LV % :		HV %:		MC % :		Faktor SMP		Faktor -k	
Arus Lalulintas	Arah	Kendaraan Ringan LV		Kendaraan Berat HV		Sepeda Motor MC		Kendaraan bermotor total MV		Kend. Tak	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Jl. Minor : B Barat	LT	150	150	8	10	182	31	340	191	0	
	ST	0	0	0	0	0	0	0	0		
	RT	118	118	33	43	681	116	832	277	1	
	Total	268	268	41	53	863	147	1172	468		0
Jl. Minor : D Timur	LT	0	0	0	0	0	0	0	0		
	ST	0	0	0	0	0	0	0	0		
	RT	0	0	0	0	0	0	0	0		
Total	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
Jl. Minor total B-D		268	268	41	53	863	147	1172	468		0
Jl. Utama : A Utara	LT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	ST	188	188	35	46	568	97	791	330		
	RT	67	67	7	9	135	23	209	99	0	
	Total	255	255	42	55	703	120	1000	429		0
Jl. Utama : C Selatan	LT	137	137	5	7	606	103	748	247	0	
	ST	210	210	55	72	286	49	551	330		
	RT	118	118	33	43	681	116	832	277	0	
	Total	465	465	93	121	1573	267	2131	853		0
Jl. Utama Total A-C		720	720	135	176	2276	387	3131	1282		0
Jl. Utama + minor	LT	287	287	13	17	788	134	1088	438	0	0

	ST	398	398	90	117	854	145	1342	660		0
Utama	RT	303	303	73	95	1497	254	1873	652	0	0
minor total		988	988	176	229	3139	534	4303	1750	1	0
				Rasio Minor Utama +minor)total	Jl /(Jl Utama +minor)total				0	UM/MV :	0

Pada analisis simpang tak bersinyal ini, ruas jalan yang ditinjau dibagi menjadi dua jenis yaitu jalan mayor dan jalan minor. Dalam analisisnya, perhitungan simpang tak bersinyal ini menggunakan metode MKJI 1997. Berdasarkan hasil analisis simpang tak bersinyal tersebut, nilai yang digunakan sebagai indikator kinerja dari simpang (PM 96 Tahun 2015) ditinjau dari nilai tundaan rata-rata simpang seperti pada tabel berikut:

4.5.5 Kinerja Simpang Mengwitani

Perhitungan Kapasitas Simpang

Pilihan	Kapasitas Dasar C_0 smp/jam	Faktor Kapasitas Dasar pendek F_w	Faktor Penyesuaian						
			Median jalan utama	Ukuran kota	Hambatan Samping	Belok Kiri	Belok kanan	Rasio minor/total	Kapasitas
1	3200	1.27892	F_M 1.00	F_{CS} 0.94	F_{RSU} 0.98	F_{LT} 1.04	F_{RT} 1.07	F_{MI} 0.89	C 3720

Perhitungan Tundaan

Pilihan	Arus lalulintas (Q) smp/jam	Derajat Kejenuhan	Tundaan lalu lintas simpang	Tundaan lalu lintas Jl utama	Tundaan lalu lintas Jl Minor	Tundaan geometrik Simpang	Tundaan Simpang	Peluang antrian
1	USIG I 3507.56	DS 0.94	DT_1 12.75	D_{MA} 9.10	D_{MI} 260.28	(D_G) 3.97	(D) 16.71	$(QP\%)$ 36

Tabel Indeks Tingkat Pelayanan

Indeks Tingkat Pelayanan	Tundaan per Kendaraan (detik)
A	$\leq 5,0$
B	5,1 – 15,0
C	15,1 – 25,0
D	25,1 – 40,0
E	40,1 – 60,0
F	$> 60,0$

Sumber :Perencanaan dan PermodelanTransportasi, Tamin, 2000

Berdasarkan hasil analisis diatas diketahui bahwa simpang Mengwitani memiliki nilai tundaan sebesar 16,1 detik sehingga berada di kategori tingkat pelayanan C.

4.5.6 Kinerja Simpang Jalan Denpasar Singaraja – Jalan Wisnu

Perhitungan Kapasitas Simpang

Pilihan	Kapasitas Dasar C_0 smp/jam	Faktor Penyesuaian Kapasitas (F)			Hambatan Samping	Belok Kiri	Belok kanan	Rasio minor/ total	Kapasitas
		pendekat	Median jalan utama	Ukuran kota					
		F_w	F_M	F_{cs}	F_{RSU}	F_{LT}	F_{RT}	F_{MI}	C
1	2700	1.2468	1.00	0.94	0.98	1.24	0.75	0.89	2551

Perhitungan Tundaan

Pilihan	Arus lalulintas (Q) smp/jam	Derajat Kejenuhan	Tundaan lalu lintas simpang	Tundaan lalu lintas Jl utama	Tundaan lalu lintas Jl		Tundaan geometri k Simpang	Tundaan Simpang	Peluang antrian
					Minor	D			
	USIG I	DS	DT_1	D_{MA}	D_{MI}	(D_G)	(D)	(QP%)	
1	1750.43	0.69	7.21	5.36		12.26	4.27	11.48	19

Tabel Indeks Tingkat Pelayanan

Indeks Tingkat Pelayanan	Tundaan per Kendaraan (detik)
A	$\leq 5,0$
B	5,1 – 15,0
C	15,1 – 25,0
D	25,1 – 40,0
E	40,1 – 60,0
F	$> 60,0$

Sumber :Perencanaan dan PermodelanTransportasi, Tamin, 2000

Dari analisis diatas diketahui bahwa simpang Simpang Jalan Denpasar Singaraja – Jalan Wisnu memiliki nilai tundaan sebesar 11.48 detik sehingga berada di kategori tingkat pelayanan B.

Tabel 4.6 Hasil Analisis Kelayakan Pemilihan Lokasi Berdasarkan Aspek Transportasi

No	Aspek	Analisis	Bobot	Nilai		Nilai x Bobot	
				Sebelah Barat Terminal A Mengwi	Banjar Denkayu Baleran	Sebelah Barat Terminal A Mengwi	Banjar Denkayu Baleran
1	Dari aspek aksesibilitas dan jarak ke pintu keluar tol	dari aspek ini lokasi site Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana (1,1 km) memiliki kelebihan dibandingkan dengan site Barat Terminal A Mengwi (8,6 km), sebab site di lokasi Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana berada lebih dekat dengan pintu keluar tol. Selain itu hal ini juga akan mencegah kendaraan besar akibat bangkitan menuju pasar induk ini untuk memasuki pusat perkotaan sehingga akan meminimalisir resiko untuk penambahan beban lalu lintas di pusat kabupaten Badung.	0.25	3	4	0.75	1
2	Dari aspek kondisi lalu lintas existing	dari aspek ini kondisi lalu lintas existing di lokasi site Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana lebih lengang daripada lokasi Barat Terminal A Mengwi. Hal ini diakibatkan oleh posisi site Barat Terminal A Mengwi yang berada di daerah yang lalu lintas nya lebih padat akibat bangkitan perjalanan perkantoran pemerintah dan terminal type A Mengwi di sekitarnya serta adanya tambahan bangkitan perjalanan akibat pasar hewan mengwi di hari tertentu sehingga akan beresiko menambah kemacetan apabila ditambah dengan beban lalu lintas kendaraan besar apabila dilakukan pembangunan pasar induk di lokasi tersebut.	0.25	3	4	0.75	1
3	Dari aspek kelas jalan	dari aspek ini lokasi site Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana memiliki klasifikasi sebagai jalan nasional sedangkan lokasi site Barat Terminal A Mengwi merupakan jalan kabupaten sehingga dalam hal ini site Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana memiliki keunggulan secara aksesibilitas ke jalan nasional.	0.2	2	4	0.4	0.8
4	Dari aspek waktu perjalanan dan biaya operasional kendaraan	dari aspek ini site Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana memiliki waktu perjalanan yang lebih pendek untuk ditempuh oleh distributor terutama dari luar Bali sehingga biaya operasional kendaraan pengirim akan menjadi lebih kecil yang diharapkan berbanding lurus dengan harga komoditas yang menjadi lebih murah sehingga sesuai dengan esensi dari pembangunan pasar induk untuk menanggulangi inflasi. Selain itu waktu perjalanan yang lebih pendek juga akan menjaga kualitas komoditas agar lebih fresh dan tidak busuk di perjalanan entah akibat macet maupun waktu tempuh.	0.2	3	4	0.6	0.8
5	Dari segi aspek hambatan samping dan kendaraan berat	dari aspek ini terlihat pada foto diatas site Barat Terminal A Mengwi memiliki hambatan samping yang lebih banyak dimana terlihat banyak sekali kendaraan truk besar berhenti dan parkir di pinggir jalan. Hal ini akan mengurangi kinerja ruas jalan sehingga akan beresiko apabila ditambahkan pasar induk yang notabene menarik kendaraan besar ke lokasi pasar sehingga akan membuat lalu lintas di jalur jalan mengwitani menjadi lebih padat	0.1	3	4	0.3	0.4
Total Score						2.8	4

Skor	Dari aspek aksesibilitas dan jarak ke pintu keluar tol
4	Jarak < 5 Km
3	5 km ≤ Jarak ≤ 10 km
2	10 km ≤ Jarak ≤ 15 km
1	Lebih dari 5 km
Skor	Dari aspek kondisi lalu lintas existing
4	Jarang terjadi kemacetan (Tingkat pelayanan jalan baik)
3	sering terjadi kemacetan (tingkat pelayanan tidak baik)
Skor	Dari aspek kelas jalan
4	Jalan Nasional
3	Jalan Provinsi
2	Jalan Kabupaten
1	Jalan Desa
Skor	Dari aspek waktu perjalanan dan biaya operasional kendaraan
4	Waktu tempuh lebih cepat dan hemat biaya operasional kendaraan
3	Waktu tempuh lebih lambat dan boros biaya operasional kendaraan
Skor	Dari segi aspek hambatan samping dan kendaraan berat
4	tidak ada hambatan samping dan kendaraan berat yang parkir on street
3	ada hambatan samping dan kendaraan berat yang parkir on street

Secara umum dari analisis diatas baik itu analisis kinerja ruas jalan maupun simpang dapat kita lihat bahwa tingkat pelayanan ruas jalan dan simpang di Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi berada lebih baik dari pada di daerah Sebelah Barat Terminal A Mengwi. Hal ini terlihat di Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi nilai DS atau V/C Ratio berada lebih kecil daripada di daerah Sebelah Barat Terminal A Mengwi. Selain itu nilai tundaan kendaraan di Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi memiliki nilai tundaan yang lebih kecil

di bandingkan di daerah Sebelah Barat Terminal A Mengwi. Dari kondisi lalu lintas existing dan di tambah bangkitan dapat disimpulkan bahwa Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi berpotensi lebih baik secara lalu lintas untuk pembangunan pasar induk. Namun selain kondisi lalu lintas secara transportasi juga ada beberapa faktor yang perlu diperhatikan untuk memilih Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi diantaranya rencana pengembangan jalan tol kedepan serta akses jalan yang merupakan akses jalan nasional.

4.6 Kajian Aspek Lingkungan

Data-data skunder yang dibutuhkan dikumpulkan dari instansi-instansi terkait. Untuk data Rupa Bumi Indonesia (RBI) seperti batas wilayah administrative, data kontur, dan data badan air disediakan oleh Badan Geospasial Indonesia (BIG). Untuk data Hidrogeologi menggunakan peta Geologi dan Hidrologi yang diterbitkan oleh Kementrian ESDM. Data tata guna lahan mengacu pada Perda RTRW Kabupaten Badung tahun 2013. Sedangkan data citra satelit resolusi tinggi (CSRT) disediakan oleh ESRI.

Selain pengumpulan data sekunder, pengamatan langsung kelapangan juga dilakukan untuk mengetahui tutupan lahan dan kondisi eksisting calon lokasi Pasar Induk. Luasan lahan kemudian di plotting dengan mencocokkan antara CSRT dengan kondisi dilapangan.

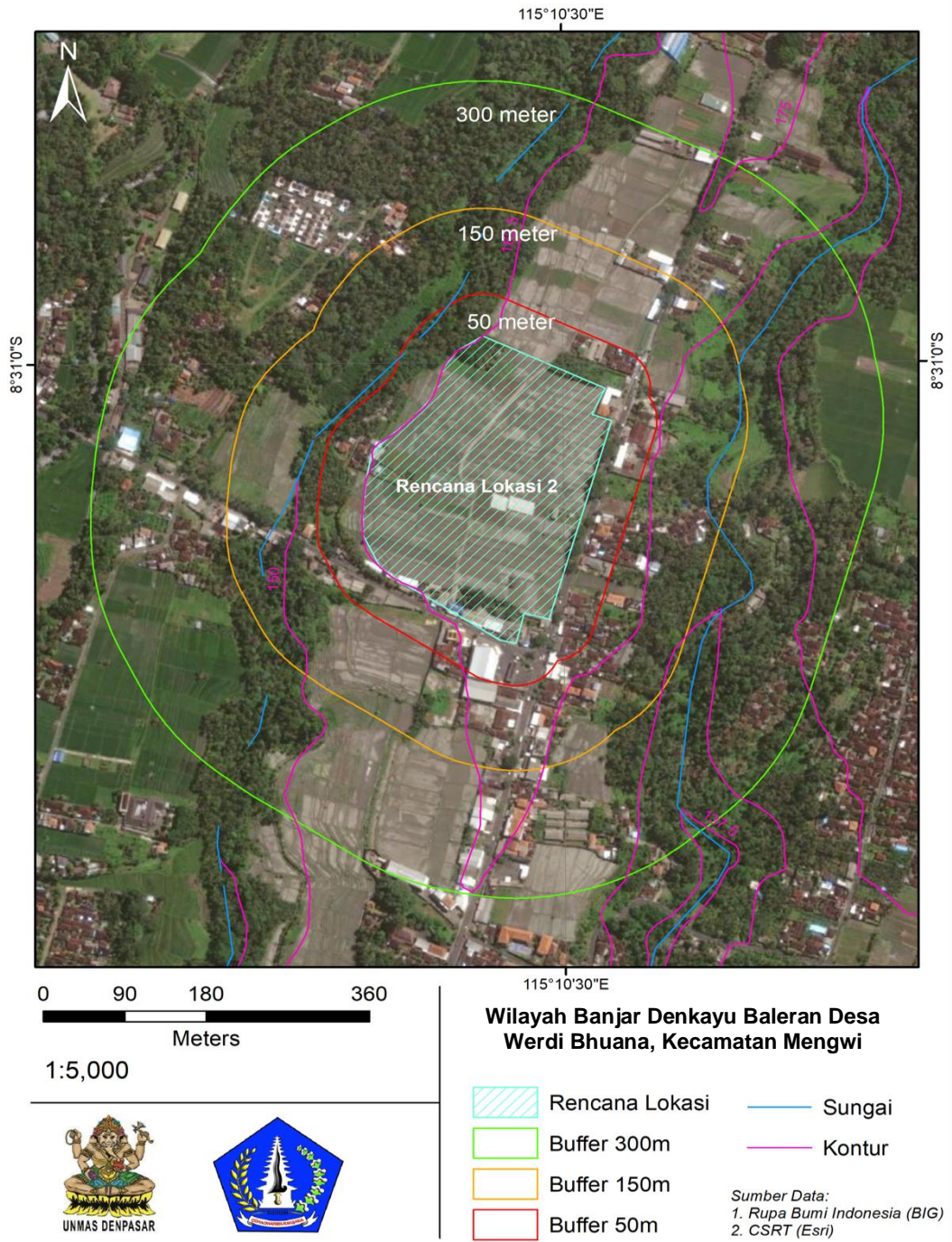
Kedua alternatif lokasi saat ini diperuntukan sebagai lahan persawahan yang produktif. Berdasarkan pengamatan langsung dilapangan tidak terdapat fauna dan flora yang dilindungi pada rencana lokasi. Gambar 4.3. menunjukkan peta CSRT yang dilegkapi dengan garis kontur dan garis sungai untuk alternatif lokasi 1 yaitu sebelah barat terminal mengwi. Alternatif 1 terletak pada ketinggian sekitar 112.5 mdpl dengan kontur tanah datar (slope di bawah 5%). Jarak dengan badan air (sungai) terdekat sekitar 150-300 meter dari batas luar rencana lokasi. Sedangkan pemukiman padat penduduk terletak jauh (lebih 300 m) dari rencana lokasi. Berdasarkan hasil plotting, luas lahan pada alternatif lokasi sekitar 6,7 Ha dengan potensi pengembangan kearah utara.

Peta yang sama untuk alternatif lokasi 2 yaitu Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi ditunjukkan pada Gambar 4.4. Lokasi 2 terletak pada ketinggian 162,5 mdpl. Kontur tanah pada lokasi ini umumnya datar dengan slope dibawah 5%. Terdapat tebing yang cukup tinggi dan sungai pada jarak sekitar 50m dari perimeter yang akan direncanakan. Pemukiman padat penduduk terdapat pada jarak lebih dari 300m dari lokasi. Luas lahan yang tersedia pada alternatif 2 sekitar 6,5 Ha.

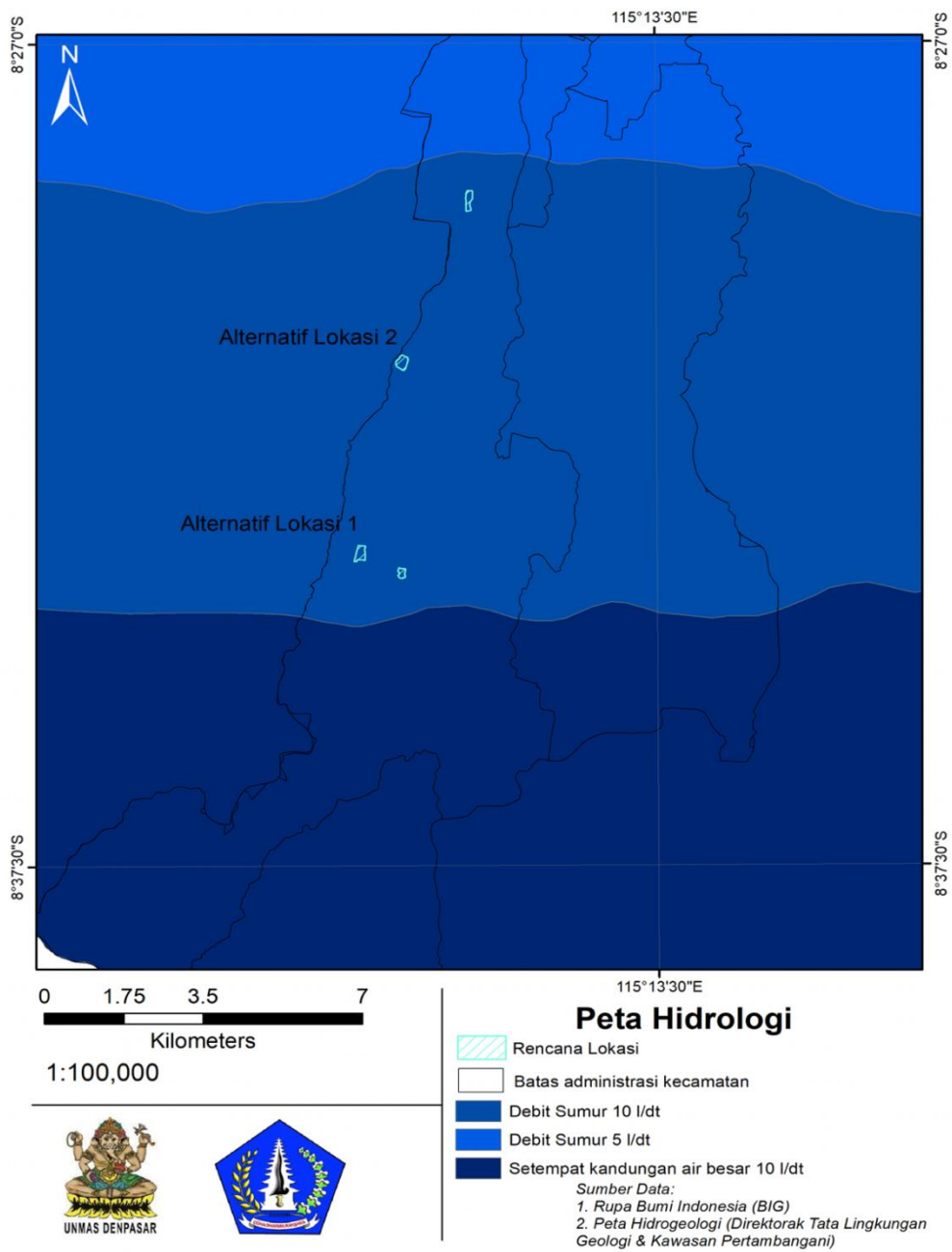
Gambar 4.5 dan 4.6 menunjukkan peta hidrogeologi dari kedua alternatif lokasi. Kedua alternatif berada pada formasi batuan yang sama yaitu formasi batuan vulkanik buyan-beratan dan batur. Fomasi batuan ini pada umumnya stabil. Kondisi hidrologi juga sama yaitu berada pada cekungan air tanah sarbagita dengan debit air sumur mencapai 10 lt/detik.



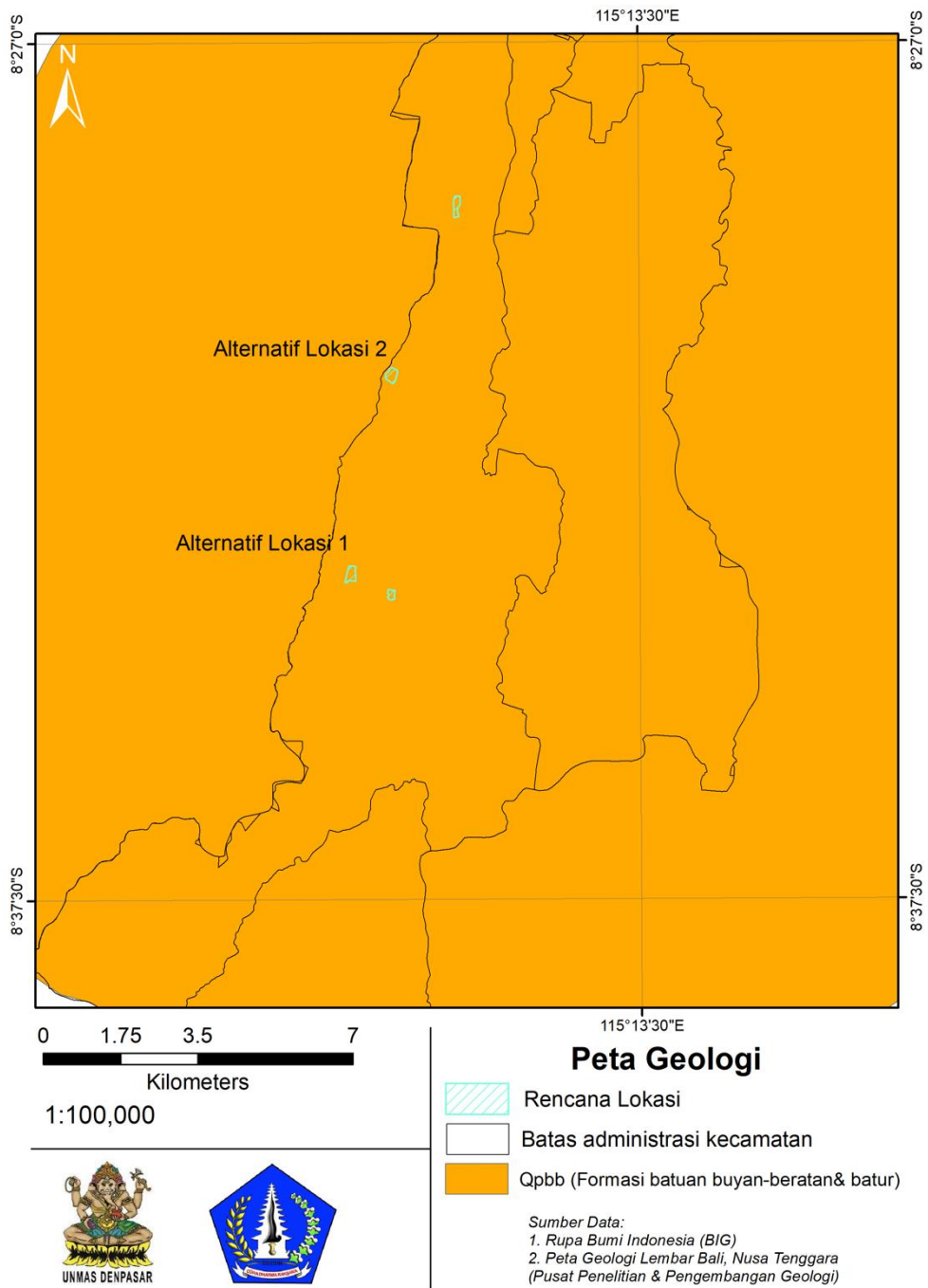
Gambar 4.10
Peta Citra Satelit Resolusi Tinggi Pada Lokasi Sebelah Barat Terminal A Mengwi



Gambar 4.11
Peta Citra Satelit Resolusi Tinggi Pada Wilayah Banjar Denkayu Baleran
Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi



Gambar 4.12
Peta Hidrologi pada Dua lokasi Rencana Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung



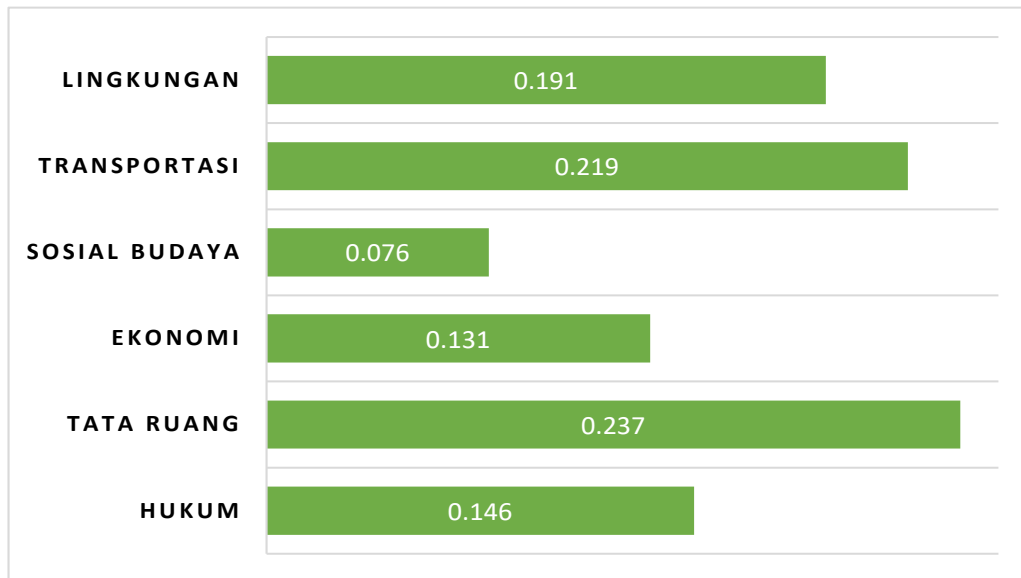
Gambar 4.13
Peta Geologi pada Dua lokasi Rencana Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung

Tabel 4.7 Analisis Kelayakan Lingkungan Pada Lokasi Rencana Pembangunan Pasar Induk

Parameter/ Indikator		Kriteria	No	Bobot (%)	Nilai		Nilai X Bobot	
					1 (Sebelah Barat Terminal A Mengwi)	2 (Wilayah Banjar Denkayu Baleran)	1	2
Komponen Fisik-Kimia	Kondisi Topografi	Kelerengan semakin kecil semakin baik (Diutamakan lokasi yang datar)	1	5.3	4	4	0.21	0.21
	Kondisi Geologi	Lebih jauh dari sesar aktif, lebih baik	2	10.5	4	4	0.42	0.42
		Formasi batuan yang lebih stabil lebih baik	3	10.5	4	4	0.42	0.42
	Kondisi Hidrologi (Air Tanah)	Air tanah yang lebih dalam lebih baik	4	5.3	2	2	0.11	0.11
	Kondisi Hidrologi (Jarak Sungai)	Lebih jauh dari badan air (sungai) lebih baik	5	5.3	3	2	0.16	0.11
	Kualitas Udara dan Tingkat Kebisingan	Lebih jauh dari pemukiman padat penduduk lebih baik	6	15.8	4	4	0.63	0.63
	Ketersediaan Lahan	Lahan yang tersedia lebih luas lebih baik	7	10.5	3	3	0.32	0.32
	Penggunaan Lahan	Lahan yg tidak produktif lebih baik	8	10.5	1	1	0.11	0.11
	Akses	Semakin mudah akses, semakin baik	9	15.8	4	4	0.63	0.63
	Daya dukung jalan	(Skoring menurut kajian lalin)	10					
Komponen Biologis	Flora	Bukan daerah konservasi flora dilindungi	11	-	ok	ok		
	Fauna	Bukan daerah konservasi fauna dilindungi	12	-	ok	ok		
Komponen Sosial Ekonomi dan Budaya	Kependudukan	Semakin kecil potensi konflik semakin baik	13	10.5	4	4	0.42	0.42
	Budaya	Bukan situs warisan budaya/arkeologi	14	-	ok	ok		
TOTAL NILAI							3.42	3.37

4.7 Penentuan Lokasi berdasarkan *Analytical Hierarchy Process (AHP)*

Prioritas aspek yang berdasarkan *expert judgement* dan dianalisis menggunakan AHP (MCDM) disajikan pada Gambar 4.7. dengan urutan sebagai berikut: tata ruang, transportasi, lingkungan, yuridis, ekonomi dan sosial budaya.



Gambar 4.14 Hasil Analisis Prioritas Aspek kajian dengan AHP

Berdasarkan hasil pembobotan tersebut maka dapat diperoleh nilai dari masing masing aspek seperti disajikan pada Tabel 4.5. Nilai Skor didasarkan pada hasil analisis yang diperoleh pada masing masing aspek. Total nilai menunjukkan bahwa nilai (Bobot dikalikan skor) pada Lokasi Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi lebih tinggi dibandingkan lokasi di Sebelah Barat Terminal A Mengwi.

Tabel 4.8 Analisis Kelayakan Lokasi Pasar Induk

No	Aspek	Bobot	Skor		Nilai	
			Sebelah Barat Terminal Mengwi	Wilayah Banjar Denkayu Baleran	Sebelah Barat Terminal Mengwi	Wilayah Banjar Denkayu Baleran
1	Hukum	0,146	4	4	0,585	0,585
2	Tata Ruang	0,237	2,51	3	0,595	0,711
3	Ekonomi	0,131	1,33	4	0,178	0,528
4	Sosial Budaya	0,076	4	4	0,304	0,304
5	Transportasi	0,219	2,8	4	0,613	0,876
6	Lingkungan	0,191	3,42	3,37	0,653	0,644
TOTAL					2,928	3,648

Sumber: Analisis Data Primer, 2022

Tabel 4.6 menunjukkan analisis kelayakan lokasi pasar induk berdasarkan aspek hukum, tata ruang, ekonomi, sosial budaya, transportasi dan lingkungan. Berdasarkan perhitungan atas bobot dan skor pada setiap aspek didapatkan nilai total sebesar 2,928 untuk lokasi Sebelah Barat Terminal Mengwi dan total nilai 3,648 untuk Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi. Nilai ini sekaligus menunjukkan bahwa lokasi Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi menjadi pilihan yang tepat dalam pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung.

V. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan:

1. Kajian hukum menunjukkan bahwa Pasar Induk dapat dibangun di Kabupaten Badung karena tidak bertentangan dengan peraturan perundangan yang berlaku.
2. Kajian tata ruang menunjukkan bahwa nilai kelayakan pembangunan pasar induk di Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi lebih tinggi dibandingkan dengan Lokasi di Sebelah Barat Terminal A Mengwi.
3. Secara ekonomi, pembangunan pasar induk akan memberi dampak positif pada perekonomian wilayah, penyediaan lapangan kerja, pengendalian inflasi melalui stabilitas harga dan kelayakan investasi menunjukkan lokasi pasar induk di Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi memberi nilai NPV, IRR dan BoC yang lebih tinggi.
4. Kondisi sosial budaya memberi peluang yang sama untuk pembangunan pasar induk hortikultura dan pertanian pada dua lokasi yang ditentukan yaitu Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi dan Sebelah Barat Terminal A Mengwi.
5. Analisis kinerja ruas jalan maupun simpang menunjukkan bahwa tingkat pelayanan ruas jalan dan simpang di Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi lebih baik dibandingkan di Mengwitani dengan nilai DS atau V/C ratio lebih kecil. Nilai tundaan kendaraan di Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi memiliki lebih kecil dibandingkan di daerah Mengwitani sehingga daerah Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi berpotensi lebih baik secara lalu lintas untuk pembangunan pasar induk. Beberapa faktor yang perlu diperhatikan untuk memilih daerah Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi diantaranya rencana pengembangan jalan tolserta akses jalan yang merupakan akses jalan nasional.

6. Kajian lingkungan menunjukkan bahwa pembangunan pasar induk di sebelah barat Sebelah Barat Terminal A Mengwi memiliki nilai yang lebih tinggi namun secara statistik tidak berbeda nyata.
7. Lokasi pembangunan pasar induk di Wilayah Banjar Denkayu Baleran Desa Werdi Bhuana, Kecamatan Mengwi memiliki nilai kelayakan lebih tinggi dalam aspek tata ruang, ekonomi, dan transportasi. Sedangkan kelayakan secara ekonomi, sosial budaya dan lingkungan berada pada kategori yang sama.

5.2 Rekomendasi

Terdapat 2 (dua) rekomendasi yang dapat dirumuskan yaitu:

1. Bahwa Kabupaten Badung dapat mendirikan Pasar Induk yang merupakan sebuah kawasan yang didalamnya terdapat gabungan sarana perdagangan, seperti pasar Rakyat dan/atau pasar tradisional, Pusat Industri, Pusat Jajana kuliner, dan pasar menjual cindramata atau oleh-oleh yang tujuannya secara filosofis dan sosiologis untuk kepenyingan umum dalam hal peningkatan atau pemberdayaan sarana dan prasarana fisik, manajemen, sosial budaya, dan ekonomi atas sarana perdagangan berdasarkan Undang-Undang 7 Tahun 2014 Tentang Perdagangan dan Peraturan Menteri Perdagangan (Permendag) Nomor 21 Tahun 2021 dengan memperhatikan Purwarupa Pasar Rakyat sesuai desain standar Pasar Rakyat sesuai dengan Pasal 8, 9, 11, dan 24 Peraturan Menteri Perdagangan (Permendag) Nomor 21 Tahun 2021.
2. Pembangunan Pasar Induk wajib memiliki Dasar Hukum yang dapat diatur dalam bentuk Peraturan Bupati dan pengukuhan terhadap Status Pasar Induk dibuat dalam bentuk Surat Keputusan Bupati Badung.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R. (2010). *Pembangunan Kawasan dan Tata Ruang*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Alimudin Pohan, Agung Wibowo, Nurul Jannah. (2021). Dampak Inflasi Terhadap Perekonomian Masyarakat Pada Masa Pandemi Covid 19, *02(04)*, 537–542.
- Bastian, Ahmad. (2007). Fungsi Sosial Pasar Rakyat Bagi Masyarakat Desa Tasik Serai Barat, Kecamatan Pinggir Kabupaten Bengkalis. *Jom FISIP*. Vol 4 (1) : 1-12
- BPS. (2020). Produksi Tanaman Hortikultura 2020. Retrieved from <https://www.bps.go.id/indicator/55/64/1/produksi-tanaman-florikultura-hias-.html>
- Feranika, A., & Haryati, D. (2020). Strategi Kebijakan Fiskal terhadap Output dan Inflasi pada Perekonomian Indonesia dalam Menghadapi Dampak Virus Covid 19. *Business Innovation and Entrepreneurship Journal*, *2(3)*, 146–152. <https://doi.org/10.35899/biej.v2i3.154>
- Hendary, S. (2022). *Analisis persistensi inflasi dan sumber tekanan inflasi di pulau jawa*. Semarang.
- Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2021 tentang Pedoman Pembangunan dan Pengelolaan Sarana Perdagangan.
- Peraturan Daerah Kabupaten Badung Nomor 26 Tahun 2013 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Badung Tahun 2013 – 2033
- Peraturan Daerah Kabupaten Badung Nomor 7 Tahun 2012 tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan dan Toko Modern.
- Pramudyaningih, I., Utama, R., Ningsih, R., Andhi, S. M., Andhi, & F, R. R. (2019). Analisis Pendirian Pasar Induk, 1–86.
- Prabowo, Aan dan Heriyanto. (2013). Analisis Pemanfaatan Buku Elektronik (E-Book) oleh Pemustaka di Perpustakaan SMA Negeri 1 Semarang. *Jurnal Ilmu Perpustakaan*. Vol. 2 (2) : 1-9
- Prasetya, Ferry. Modul Ekonomi Publik Bagian Vi: Analisis Biaya Dan Manfaat. Universitas Brawijaya
- Sukei. (2008). Analisis Aspek Ekonomi Rencana Pengembangan Pasar Induk Kabupaten Bondowoso. Available at <http://repository.unitomo.ac.id>
- Sahra, A. (2016). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Inflasi Di Provinsi Sulawesi Selatan. *Https://Medium.Com/*. Makasar. Retrieved from <https://medium.com/@arifwicaksanaa/pengertian-use-case-a7e576e1b6bf>

Wahyudi, T. (2014). Perancangan pasar induk agrikultur di area Simpang Lima Gumul Kabupaten Kediri: Tema eko-artitektur. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Yosi Suryani, (2015), *Teori Lokasi Dalam Penentuan Pembangunan Lokasi Pasar Tradisional (Telaah Studi Literatur)* : Politeknik Negeri Padang.

Lampiran 1. Kesepakatan Kerjasama



PEMERINTAH KABUPATEN BADUNG
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
PUSAT PEMERINTAHAN KABUPATEN BADUNG "MANGUPRAJA MANDALA"
JALAN RAYA SEMPIDI , MENGWI – BADUNG, TELP (0361) – 8879097 FAX. (0361) 9009255
MANGUPURA 80351

Mangupura, 29 September 2022

Nomor	: 510/645/BALITBANG	Kepada
Sifat	: Penting	Yth. Direktur Program Pasca Sarjana
Lampiran	: 1 (satu) Gabung	Universitas Mahasaraswati Denpasar
Hal	: Permohonan Kerjasama	di - Tempat

Bersama ini kami sampaikan bahwa berdasarkan APBD Perubahan Tahun Anggaran 2022 kami akan melaksanakan sub kegiatan Penelitian dan Pengembangan Perindustrian dan Perdagangan (Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung) melalui Kontrak Swakelola Tipe III.

Sehubungan dengan hal tersebut, kami bermaksud untuk melakukan kerjasama dengan Saudara dalam pelaksanaan kegiatan dimaksud sesuai dengan Kerangka Acuan Kerja (KAK) terlampir.

Demikian permohonan kami dengan harapan mendapat tanggapan dalam waktu yang tidak terlalu lama.



Telah ditandatangani secara elektronik oleh
Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan
Kabupaten Badung
Dr.I Wayan Suambara, S.H.,M.M
NIP.196310251988101002

Tembusan disampaikan kepada :

1. Yth. Bapak Bupati Badung, sebagai laporan.
2. Yth. Bapak Wakil Bupati Badung.
3. Yth. Bapak Sekretaris Daerah Kabupaten Badung.
4. Kepala Bagian Kerjasama Sekretariat Daerah Kabupaten Badung.
5. Arsip



Dokumen ini ditandatangani secara elektronik menggunakan Sertifikat Elektronik yang diterbitkan oleh Balai Sertifikasi Elektronik (BSrE), BSSN. Keabsahan dapat diakses melalui pindai QRCode yang tersedia pada dokumen ini atau tautan berikut.
<https://tte.badungkab.go.id/doc/96b827702f5dabed2aa128c410b32720>

Informasi dan panduan terkait pemeriksaan keabsahan dokumen tersedia pada <https://tte.badungkab.go.id>

Lampiran 2. SK Tim Pengkajian



UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR

Program Pascasarjana

Sekretariat : Jalan Kamboja No.11A Denpasar 80223

Telp/Fax : (0361) 462716

Website: pasca.unmas.ac.id, E-mail: pasca@unmas.ac.id



SURAT KEPUTUSAN DIREKTUR PROGRAM PASCASARJANA

UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR

Nomor : K.444/F.05.01/PPs-Unmas/IX/2022

TENTANG

PENUNJUKAN TENAGA AHLI PELAKSANA KEGIATAN PENELITIAN DAN
PENGEMBANGAN PERINDUSTRIAN PERDAGANGAN (STUDI KELAYAKAN
PEMBANGUNAN PASAR INDUK DI KABUPATEN BADUNG)

**DIREKTUR PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR**

Menimbang :

- a. Menindaklanjuti surat dari Badan Penelitian dan Pengembangan Pemerintah Kabupaten Badung Nomor: 510/646/BALITBANG tentang permohonan Tenaga Ahli Pelaksana Kegiatan Penelitian Dan Pengembangan Perindustrian Perdagangan (Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung)
- b. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf (a), perlu menetapkan Tenaga Ahli Pelaksana Kegiatan Penelitian Dan Pengembangan Perindustrian Perdagangan (Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung)

Mengingat :

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor : 12 tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi;
3. Peraturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2020 Tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi;
4. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2002 tentang Sistem Nasional Penelitian, Pengembangan dan Penerapan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 84, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4219);
5. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);

6. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 45, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5512);
7. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2019 tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 148, dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 6374 Tahun 2019);
8. Peraturan Presiden Nomor 112 Tahun 2017 tentang Penataan dan Pembinaan Sarana Distribusi Bidang Perdagangan, Pusat Perbelanjaan, dan Toko Modern;
9. Peraturan Menteri Perdagangan No.53/M-DAG/PER/12/2008 tentang Pedoman Penataan dan Pembinaan Pasar Tradisional;
10. Peraturan Menteri Perdagangan No.48/M-DAG/PER/8/2013 tentang Pedoman dan Pengelolaan Sarana Distribusi Perdagangan;
11. Peraturan Menteri Perdagangan No.70/M-DAG/PER/12/2013 tentang Pedoman Penataan dan Pembinaan Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan dan Toko Modern;
12. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 17 Tahun 2016 tentang Pedoman Penelitian dan Pengembangan di Kementerian Dalam Negeri dan Pemerintahan Daerah;
13. Peraturan Menteri Perdagangan No.37/M-DAG/PER/5/2017 Tentang Pedoman Pembangunan dan Pengelolaan Sarana Perdagangan;
14. Peraturan Daerah Kabupaten Badung Nomor 3 Tahun 2017 tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Rakyat, Pusat Perbelanjaan dan Toko Swalayan;
15. Peraturan Bupati Badung Nomor 4 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Bupati Nomor 62 2017 tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2017 tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Rakyat, Pusat Perbelanjaan dan Toko Swalayan.

Memperhatikan :

1. Kesepakatan Bersama antara Pemerintah Kabupaten Badung Dengan Universitas Mahasaraswati Denpasar Nomor: 134.4/6085/KB/TKKSD-Bdg/2022 dan Nomor: K.1196/C.06.02/Unmas/VII/2022 Tentang Penyelenggaraan Tri Dharma Perguruan Tinggi Di Kabupaten Badung.

MEMUTUSKAN

- Menetapkan** :
- PERTAMA** : Menunjuk dan menetapkan mereka yang namanya tercantum dalam Surat Keputusan ini sebagai Tenaga Ahli Pelaksana Kegiatan Penelitian Dan Pengembangan Perindustrian Perdagangan (Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung).
- KEDUA** : Segala biaya yang timbul akibat ditetapkannya keputusan ini dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kabupaten Badung Tahun Anggaran 2022.
- KETIGA** : Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan apabila dikemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam penetapannya akan diadakan perbaikan sebagaimana mestinya.


Ditetapkan : di Denpasar
Tanggal : 29 September 2022
Direktur PPs.
Dr. Eng. LCD Yudha Partama, S.Si., M.Si
NIDN. 0809038901

Tembusan disampaikan kepada :

1. Yang bersangkutan
2. Arsip.

Lampiran : Surat Keputusan Direktur Program Pascasarjana Unmas Denpasar.
Nomor : **K.444/F.05.01/PPs-Unmas/IX/2022**
Tanggal : 29 September 2022
Tentang : Penunjukan Tenaga Ahli Pelaksana Kegiatan Penelitian Dan Pengembangan Perindustrian Perdagangan (Studi Kelayakan Pembangunan Pasar Induk di Kabupaten Badung)

Ketua : Dr. Ir. Nyoman Utari Vipriyanti, M.Si
Sekretaris : Dr. Eng. I GD Yudha Partama, S.Si., M.Si
Kajian Kelayakan Ekonomi dan Investasi : 1. Dr. Agus Wahyudi Salasa Gama, S.E., M.M
2. Dr. Made Ika Prastya Dewi, S.E., M.E
3. Dr. Ir. I Made Tamba, M.P
Kajian Kelayakan Pertanian : 1. Dr. Listihani, S.P., M.Si
2. Dr. Ida Ayu Made Dwi Susanti, S.P., M.Agb
3. Ir. I Made Budiasa, M.Agb
Kajian Kelayakan Hukum dan Lingkungan : 1. Dr. Eng Putu Edi Yastika, S.Si., M.Eng., M.Si
2. I Made Hendra Wijaya, S.H., M.H
Kajian Kelayakan Transportasi dan Tata Ruang : 1. Ir. A.A. Gde Sutrisna Wijaya Putra, S.T., M.T
2. I Wayan Gede Darma Yoga, S.T., M.T

Ditetapkan : di Denpasar
Tanggal : 29 September 2022
Direktur PPs.



Dr. Eng. I GD Yudha Partama, S.Si., M.Si
NIDN. 0809038901

Lampiran 3. Dokumentasi

Dokumentasi Kunjungan lapangan



Gambar Kunjungan Lapangan di Pasara Bringkit dengan Bapak Kepala Balitbang Badung, Kabid Ekonomi dan Asisten 2, beserta Staf pemkab Badung

Dokumentasi Rapat Internal



Gambar Dokumentasi Rapat pembahasan Proposal dan kebutuhan Data Kajian Kelayakan Pasar Induk Sabtu 15 Oktober 2022

Dokumentasi *Benchmarking* ke Pasar Induk Kramat Jati





Lampiran 4.

KUISIONER UNTUK PEDAGANG DAN PRODUSEN

Identitas dan Karakteristik Produsen dan Pedagang

1. Nama :
2. Jenis Kelamin : Laki-laki / Perempuan
3. Umur : Tahun
4. Jumlah Anggota Keluarga :
5. Alamat :
6. Pendidikan :

No	Jenis Komoditi Yang Dihasilkan Atau Dijual	Jumlah (Kg)	Harga Per Unit	Asal Produk	Moda Transportasi

TINGKAT KEPENTINGAN PEMBANGUNAN PASAR INDUK

Petunjuk Pengisian:

1. Beri tanda [√] pada skala penilaian yang sesuai dengan Persepsi Ibu Dan Bapak Terkait Pembangunan Pasar Induk Di Kabupaten Badung
2. Perhatikan keterangan skala untuk memberikan penilaian yang tepat.
3. Keterangan Skala:
 - 4 : Sangat Penting, mencakup kepentingan masyarakat (nasional) bahkan internasional
 - 3 : Penting, mencakup kepentingan masyarakat secara regional/nasional
 - 2 : Penting, untuk area yang berada diluar Mengwi
 - 1 : Penting, hanya untuk masyarakat lokal di Mengwi
 - 0 : Tidak penting

No	Kriteria	Skala				
		4	3	2	1	0
A.	MANFAAT PASAR INDUK					
1	Stabilitas harga					
2	Kontinuitas ketersediaan produk					
3	Ketersediaan informasi pasar yang <i>terupdate</i>					
B	LOKASI PASAR INDUK YANG TEPAT					
1	Sebelah Barat Terminal A Mengwi					
2	Pasar Beringkit					
3	Desa Sembung					
C	KETERSEDIAAN FASILITAS					
1	Los yang nyaman					
2	Parkir yang luas					
3	Kuliner					
4	Cas					
5	Pura melanting					
6	Ruang terbuka hijau					

Lampiran 5.

KUISIONER UNTUK KONSUMEN

Identitas dan Karakteristik Konsumen

1. Nama :
2. Jenis Kelamin : Laki-laki / Perempuan
3. Umur : Tahun
4. Jumlah Anggota Keluarga :
5. Alamat :
6. Pendidikan :

No	Jenis Komoditi Yang Dibeli	Jumlah (Kg)	Harga Per Unit	Tujuan Pembelian	Moda Transportasi

TINGKAT KEPENTINGAN PEMBANGUNAN PASAR INDUK

Petunjuk Pengisian:

1. Beri tanda [√] pada skala penilaian yang sesuai dengan Persepsi Ibu Dan Bapak Terkait Pembangunan Pasar Induk Di Kabupaten Badung
2. Perhatikan keterangan skala untuk memberikan penilaian yang tepat.
3. Keterangan Skala:
 - 4 : Sangat Penting, mencakup kepentingan masyarakat (nasional) bahkan internasional
 - 3 : Penting, mencakup kepentingan masyarakat secara regional/nasional
 - 2 : Penting, untuk area yang berada diluar Mengwi
 - 1 : Penting, hanya untuk masyarakat lokal di Mengwi
 - 0 : Tidak penting

No	Kriteria	Skala				
		4	3	2	1	0
A.	MANFAAT PASAR INDUK					
1	Stabilitas harga					
2	Kontinuitas ketersediaan produk					
3	Ketersediaan informasi pasar yang <i>terupdate</i>					
B	LOKASI PASAR INDUK YANG TEPAT					
1	Sebelah Barat Terminal A Mengwi					
2	Pasar Beringkit					
3	Desa Sembung					
C	KETERSEDIAAN FASILITAS					
1	Los yang nyaman					
2	Parkir yang luas					
3	Kuliner					
4	Cas					
5	Pura melanting					
6	Ruang terbuka hijau					

Lampiran 6.

KUISIONER UNTUK PENGAMBIL KEPUTUSAN

Identitas dan Karakteristik Konsumen

1. Nama :
2. Jenis Kelamin : Laki-laki / Perempuan
3. Umur : Tahun
4. Jumlah Anggota Keluarga :
5. Alamat :
6. Pendidikan :
7. Jabatan :

TINGKAT KEPENTINGAN PEMBANGUNAN PASAR INDUK

Petunjuk Pengisian:

1. Beri tanda [√] pada skala penilaian yang sesuai dengan Persepsi Ibu dan Bapak Terkait Pembangunan Pasar Induk Di Kabupaten Badung
2. Perhatikan keterangan skala untuk memberikan penilaian yang tepat.
3. Keterangan Skala:
 - a. 9 : Sangat Penting, mencakup kepentingan masyarakat internasional
 - b. 8 : Penting, mencakup kepentingan masyarakat internasional
 - c. 7 : Sangat Penting, mencakup kepentingan masyarakat nasional
 - d. 6 : Penting, mencakup kepentingan masyarakat nasional
 - e. 6 : Sangat Penting, mencakup kepentingan masyarakat regional
 - f. 5 : Penting, mencakup kepentingan masyarakat secara regional
 - g. 4 : Sangat Penting, mencakup kepentingan masyarakat di Bali
 - h. 3 : Penting, mencakup kepentingan masyarakat di Bali
 - i. 2 : Penting, untuk area yang berada diluar Mengwi
 - j. 1 : Penting, hanya untuk masyarakat lokal di Mengwi
 - k. 0 : Tidak penting

No	Kriteria	Skala									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Aspek Yuridis										
2	Aspek Ekonomi dan Finansial										
3	Aspek Sosial Budaya										
4	Aspek Transportasi										
5	Aspek Lingkungan										

Lampiran 7. Analisis Transportasi



Lampiran 8. Jadwal Rencana Pembangunan Pasar Induk

JADWAL RENCANA PEMBANGUNAN PASAR INDUK

NO	KEGIATAN	Triwulan 1 (2023)				Triwulan 2 (2024)			
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	Konsolidasi Lahan	■	■						
2	Penyusunan Masterplan		■	■					
3	MOU Investor			■					
4	Penguatan Pengelola Pasar			■	■				
5	Pembangunan Fisik Pasar				■	■	■	■	
6	Operasional								■

Lampiran 9. Draft Rancangan Peraturan Bupati Tentang Pembangunan Pasar Induk

PERATURAN BUPATI KABUPATEN BADUNG
NOMOR ... TAHUN ...

TENTANG

PERUBAHAN KEDUA ATAS PERATURAN BUPATI NOMOR 62 TAHUN 2017 TENTANG PELAKSANAAN PERATURAN DAERAH NOMOR 3 TAHUN 2017 TENTANG PENATAAN DAN PEMBINAAN PASAR RAKYAT, PUSAT PERBELANJAAN DAN TOKO SWALAYAN

- Menimbang:
- a. bahwa dengan dibangun Pasar Induk Kabupaten Badung Peraturan Bupati Nomor 62 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2017 tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Rakyat, Pusat Perbelanjaan dan Toko Swalayan, sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan pasar rakyat saat ini sehingga perlu diubah
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, maka perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Bupati Nomor 62 Tahun 2017 Tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2017 Tentang Penataan Dan Pembinaan Pasar Rakyat, Pusat Perbelanjaan Dan Toko Swalayan
- Mengingat:
1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 2. Undang-Undang Nomor 69 Tahun 1958 tentang Pembentukan Daerah daerah Tingkat II dalam Wilayah Daerah-daerah Tingkat I Bali, Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1958 Nomor 122, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 16550);
 3. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245,

- Tambah Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573;
4. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);
 5. Undang-Undang 7 Tahun 2014 Tentang Perdagangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 45, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5512) Sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
 6. Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 Tentang Badan Usaha milik Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 305);
 7. Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Perdagangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 39);
 8. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2017 Tentang Pembinaan Dan Pengawasan Pemelenggaraan Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 73);
 9. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2012 Tentang Pengelolaan dan pemberdayaan pasar tradisional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 178);
 10. Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 21 Tahun 2021 tentang Pedoman Pembangunan dan Pengelolaan Sarana Perdagangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 277);
 11. Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2021 tentang Pedoman Pengembangan, Penataan, Dan Pembinaan Pusat Perbelanjaan Dan Toko Swalayan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 279)

sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 23 Tahun 2021 tentang Pedoman Pengembangan, Penataan, Dan Pembinaan Pusat Perbelanjaan Dan Toko Swalayan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 435).

12. Peraturan daerah kabupaten badung Nomor 3 tahun 2017 Tentang Penataan dan pembinaan pasar rakyat, pusat perbelanjaan Dan toko swalayan (Lembaran Daerah Kabupaten Badung Tahun 2017 Nomor 3);
13. Peraturan Bupati Badung Nomor 62 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2017 tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Rakyat, Pusat Perbelanjaan dan Toko Swalayan (Berita Daerah Kabupaten Badung Tahun 2017 Nomor 62) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Bupati Badung Nomor 4 tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Bupati Nomor 62 tahun 2017 Tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 3 tahun 2017 Tentang Penataan Dan Pembinaan Pasar Rakyat, Pusat Perbelanjaan Dan Toko Swalayan (Berita Daerah Kabupaten Badung Tahun 2020 Nomor 4).

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERUBAHAN KEDUA ATAS PERATURAN BUPATI NOMOR 62 TAHUN 2017 TENTANG PELAKSANAAN PERATURAN DAERAH NOMOR 3 TAHUN 2017 TENTANG PENATAAN DAN PEMBINAAN PASAR RAKYAT, PUSAT PERBELANJAAN DAN TOKO SWALAYAN

Pasal I

Lampiran I Peraturan Bupati Badung Nomor 62 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2017 tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Rakyat, Pusat Perbelanjaan dan Toko Swalayan (Berita Daerah Kabupaten Badung Tahun 2017 Nomor 62) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Bupati Badung Nomor 4 tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Bupati Nomor 62 tahun 2017 Tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 3 tahun 2017 Tentang Penataan Dan Pembinaan Pasar Rakyat, Pusat Perbelanjaan Dan Toko Swalayan (Berita Daerah

Kabupaten Badung Tahun 2020 Nomor 4). diubah menjadi sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari peraturan Bupati ini.

Pasal II

Peraturan Bupati ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Bupati ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Kabupaten Badung.

Ditetapkan di Mangupura
Pada tanggal.....,.....,.....

BUPATI BADUNG

(.....)

Diundangkan di Mangupura
pada tanggal.....,.....,.....

SEKRETARIS DAERAH KABUPATEN BADUNG,

(.....)

BERITA DAERAH KABUPATEN BADUNG TAHUN..... NOMOR.....

LAMPIRAN
PERATURAN BUPATI BADUNG
NOMOR.....TAHUN....

TENTANG
PERUBAHAN KEDUA ATAS PERATURAN
BUPATI NOMOR 62 TAHUN 2017
TENTANG PELAKSANAAN PERATURAN
DAERAH NOMOR 3 TAHUN 2017
TENTANG PENATAAN DAN PEMBINAAN
PASAR RAKYAT, PUSAT PERBELANJAAN
DAN TOKO SWALAYAN

JARAK PASAR RAKYAT, PUSAT PERBELANJAAN DAN TOKO SWALAYAN

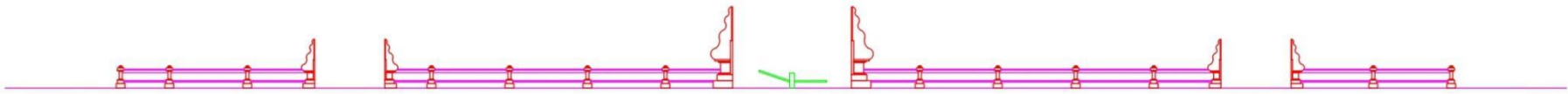
No	Kecamatan	Jarak
1	Kuta Selatan	A. Jarak antara sarana perdagangan dan jasa, berupa minimarket dan mini swalayan dengan pasar tradisional minimum 500 m (lima ratus meter). B. Jarak antara sarana perdagangan dan jasa berupa supermarket, pusat perbelanjaan (mall), hypermarket, department store dan perkulakan / grosir dengan pasar tradisional minimum 2 km (dua kilometer). (mengacu pada Peraturan Daerah Kabupaten Badung Nomor 7 Tahun 2018 Pasal 76 tentang Ketentuan Peraturan Zonasi Zona Perdagangan dan Jasa (K))
2	Kuta	Jarak Pasar tradisional dengan Toko Swalayan / Pusat Perbelanjaan 0 - 50 Meter di luar radius Pasar tradisional
3	Kuta Utara	Jarak Pasar Rakyat dengan Toko Swalayan / Pusat Perbelanjaan 50 - 100 Meter di luar radius Pasar tradisional
4	Mengwi	A. Jarak Pasar tradisional dengan Toko Swalayan/ Pusat Perbelanjaan 101 - 200 M di luar radius Pasar tradisional B Jarak Pasar Induk dengan Pasar tradisional-....M di luar radius Pasar Induk C Jarak Pasar Induk dengan Toko Swalayan/ Pusat Perbelanjaan- ... M di luar radius Pasar Induk
5	Abiansemal	Jarak Pasar tradisional dengan Toko Swalayan / Pusat Perbelanjaan 200 - 500 M di luar radius Pasar tradisional
6	Petang	Jarak Pasar tradisional dengan Toko Swalayan / Pusat Perbelanjaan 300 - 500 M di luar radius Pasar tradisional

BUPATI BADUNG

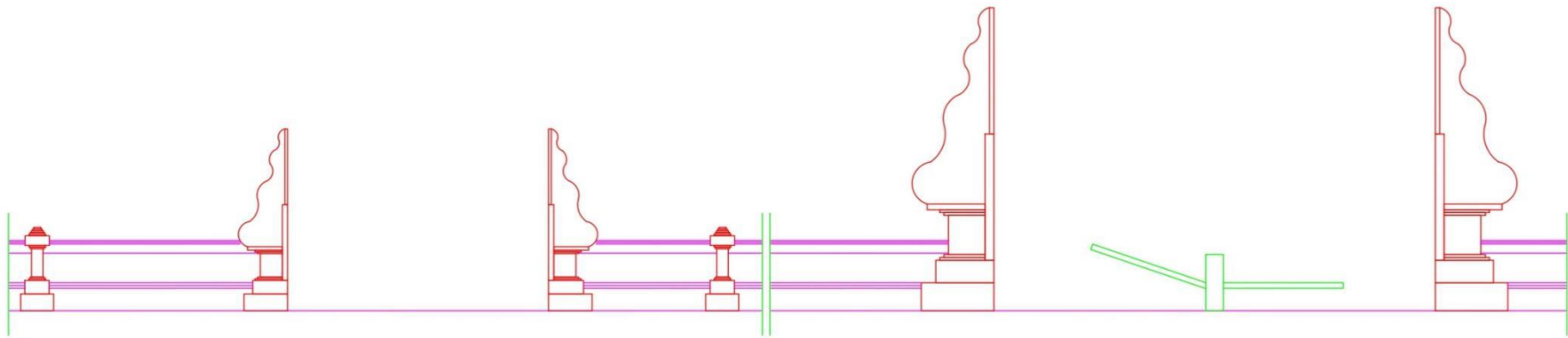
(.....)

Lampiran 10. Rencana *Layout* Pasar Induk





TAMPAK DEPAN PENYENGKER dan PINTU MASUK-KELUAR PASAR
NTS



PINTU MASUK-KELUAR KENDARAAN BARANG
NTS

PINTU MASUK-KELUAR PENGUNJUNG
NTS

