



**LAPORAN AKHIR PENELITIAN
RISET UNGGULAN DAERAH**

***LAND VALUE CAPTURE* SEBAGAI
INOVASI PEMBIAYAAN PEMBANGUNAN
NON-PEMERINTAH DI KOTA
PEKALONGAN**

**PEMERINTAH KOTA PEKALONGAN
BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN,
PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN DAERAH
TAHUN 2023**



**LAPORAN AKHIR PENELITIAN
RISET UNGGULAN DAERAH**

***LAND VALUE CAPTURE* SEBAGAI
INOVASI PEMBIAYAAN PEMBANGUNAN
NON-PEMERINTAH DI KOTA
PEKALONGAN**

**Tim Peneliti:
Dr.-ing Wisnu Pradoto, S.T., M.T.
Muhammad Safrul, S.PWK
Nurul Anam Ramli S.PWK**

**PEMERINTAH KOTA PEKALONGAN
BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN,
PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN DAERAH
TAHUN 2023**

LEMBAR PENGESAHAN

1. Kegiatan Penelitian : Riset Unggulan Daerah
- Judul Penelitian : *Land Value Capture* sebagai Inovasi
Pembiayaan Pembangunan Non-Pemerintah
di Kota Pekalongan
2. Lembaga Pelaksana
- Nama : -
- Alamat : -
- Telp./Fax/Email : -
3. No. SPK : -
4. Waktu Pelaksanaan : Juni - November 2023
5. Lokasi Penelitian : Kota Pekalongan
6. Peneliti :
- Ketua Tim : Dr.-ing Wisnu Pradoto, S.T., M.T.
- Anggota : 1. Muhammad Safrul, S.P.W.K
2. Nurul Anam Ramli S.P.W.K
7. Sumber Anggaran : APBD Pemerintah Kota Pekalongan TA. 2023
8. Besar Anggaran : Rp.25.000.000,-
(*Dua Puluh Lima Juta Rupiah*)

Semarang, November 2023

Kepala Bappeda
Kota Pekalongan

Ketua Tim Peneliti,



Cayekti Widigdo, AP., M.Si.

Pembina Utama Muda
NIP. 197507291994121001

Dr.-ing Wisnu Pradoto, S.T., M.T.

NIP. 196901011997021001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan yang Maha Esa karena atas karuniaNya kami dapat menyelesaikan Laporan Riset Unggulan Daerah (RUD) Kota Pekalongan Tahun 2023 yang berjudul Land Value Capture sebagai Inovasi Pembiayaan Pembangunan Non-Pemerintah di Kota Pekalongan.

Hasil penelitian ini memberi gambaran awal tentang potensi peningkatan nilai lahan di kawasan Stasiun Keretaapi Kota Pekalongan. Beberapa kajian lanjutan diperlukan untuk sampai pada tahap operasional dan bisa menjadi dasar perumusan kebijakan bagi pemerintah Kota Pekalongan dalam menentukan metode dan regulasi pengembangan kawasan sebagai sarana untuk mendayagunakan potensi pembiayaan pembangunan non-pemerintah.

Semarang, November 2023



Ketua Tim Peneliti

Dr.-Ing Wisnu Pradoto, S.T, M.T

TIM PELAKSANA

BIODATA KETUA PENELITI

1. Nama Lengkap : Dr.-Ing Wisnu Pradoto, S.T, M.T
2. Tempat/tanggal lahir : Semarang, 1 Januari 1969
3. Jenis Kelamin : Laki-laki
4. Institusi : Universitas Diponegoro
5. Pangkat/Gol/- : Penata/III C
6. NIP/NIDN/NPP/- : 19690101 199702 1 001
7. Bidang Keahlian : Manajemen Pembangunan Kota
8. Alamat Kantor : Kampus FT Undip Tembalang
9. Telepon : 024-7460054
10. Alamat Rumah : Jl. Genade Selatan no 3
11. Kontak/WA : 08112718228
12. Pendidikan :
 - S3 Urban Development, TU Berlin
 - S2 Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, ITB
 - S1 Teknik Arsitektur, UNDIP
13. Pengalaman Penelitian :

No	Judul Penelitian	Tahun Penelitian
1.	Peripheralization and Development Pattern in Solo	2016-2018
2.	Metropolitanization and the Rural-Urban Integration	2017-2018

Semarang, 28 Maret 2023
Ketua Tim Peneliti



Dr.-Ing Wisnu Pradoto, S.T, M.T
NIP. 19690101 199702 1 001

BIODATA ANGGOTA I

1. Nama Lengkap : Muhammad Safrul
2. Tempat/tanggal lahir : Brebes, 12 April 1998
3. Jenis Kelamin : Laki-laki
4. Institusi : -
5. Pangkat/Gol/- : -
6. NIP/NIDN/NPP/- : -
7. Bidang Keahlian : -
8. Alamat Kantor : -
9. Telepon : -
10. Alamat Rumah : Jl. Delta Timur Blok A No.102, Pekayon Jaya, Kota Bekasi
11. Kontak/WA : 089507517839
12. Pendidikan : S1 Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, UNDIP
13. Pengalaman Penelitian :

No	Judul Penelitian	Tahun Penelitian
1.	Strategi Implementasi Land Value Capture (LVC) untuk Pengembangan Kawasan TOD Stasiun Solo Balapan, Kota Surakarta	2021

Semarang, 28 Maret 2023



Muhammad Safrul

BIODATA ANGGOTA II

14. Nama Lengkap : Nurul Anam Ramli
15. Tempat/tanggal lahir : Cilacap, 15 Januari 2000
16. Jenis Kelamin : Laki-laki
17. Institusi : -
18. Pangkat/Gol/- : -
19. NIP/NIDN/NPP/- : -
20. Bidang Keahlian : -
21. Alamat Kantor : -
22. Telepon : -
23. Alamat Rumah : Jl. Cempaka, Rt 01/Rw 07, Desa Mulyasari, Kec. Majenang, Kab. Cilacap
24. Kontak/WA : 085711047402
25. Pendidikan : S1 Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, UNDIP
26. Pengalaman Penelitian :

No	Judul Penelitian	Tahun Penelitian
1.	Analisis Kebijakan, Peraturan, dan Kelembagaan yang Mendukung Penerapan Land Value Capture di Free Trade Zone Dompok Kota Tanjungpinang	2022

Semarang, 28 Maret 2023



Nurul Anam Ramli

ABSTRAK

Pola pemanfaatan lahan dan investasi infrastruktur merupakan sarana yang bisa dipakai untuk menciptakan peluang peningkatan nilai ekonomi lahan. Penelitian ini mengkaji potensi pembiayaan pembangunan nonpemerintah yang didapat melalui mekanisme Land Value Capture (LVC). Pemanfaatan lahan yang semakin intensif di Kota Pekalongan terutama di bagian utara akibat keberadaan jalan nasional sebagai koridor ekonomi Pantura Jawa merupakan faktor utama yang dapat dimanfaatkan menjadi sumber daya bagi peningkatan nilai lahan untuk mendongkrak potensi ekonomi kawasan. Secara khusus, Stasiun Pekalongan dan kawasan pusat Kota Pekalongan merupakan kawasan strategis untuk penerapan LVC. Analisis telah dilakukan terhadap pola guna lahan eksisting dengan cara membagi area studi menjadi beberapa zona untuk menghitung potensi peningkatan harga lahan. Peningkatan nilai tersebut memperlihatkan berapa potensi penerimaan pemerintah dari investasi swasta yang bisa dimanfaatkan sebagai sumber pembiayaan pembangunan. Analisis regresi linier berganda dipakai untuk melihat potensi peningkatan nilai lahan dan tingkat signifikansi faktor-faktor yang mempengaruhinya. Identifikasi kawasan potensial dilakukan dengan overlay antara zona nilai tanah dengan penggunaan lahan dan jaringan jalan. Selanjutnya penentuan instrumen LVC yang dapat diterapkan pada kawasan potensial dan strategi implementasinya dilakukan melalui analisis SWOT. Wawancara dengan beberapa narasumber dari instansi relevan mewakili ide dan aspirasi pemerintah. Hasil studi membuktikan bahwa jarak terhadap pusat komersial merupakan variabel yang paling mempengaruhi peningkatan nilai lahan. Semakin dekat dengan pusat komersial nilai lahan akan semakin naik. Sedangkan kawasan yang dinilai potensial bagi penerapan instrumen LVC adalah kawasan Stadion Hoegeng, kawasan Ex Sri Ratu dan pertokoan disisi timurnya, dan pertokoan timur stasiun. Instrumen LVC yang dapat diterapkan berupa land value tax, joint development, land readjustment dengan strategi diversifikasi.

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
KATA PENGANTAR	ii
TIM PELAKSANA	iii
ABSTRAK.....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. PERMASALAHAN	3
C. TUJUAN DAN SASARAN	4
D. MANFAAT	5
E. RUANG LINGKUP	5
1. Ruang Lingkup Wilayah	5
2. Ruang Lingkup Substansi	7
F. KERANGKA PIKIR.....	8
G. SISTEMATIKA PENULISAN	9
BAB II KAJIAN LITERATUR.....	11
A. LAHAN.....	11
1. Nilai dan Harga Lahan.....	13
2. Faktor Penentu Nilai dan Harga Lahan	15
3. Pengembangan Lahan di Indonesia	19
B. TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)	21
1. Konsep TOD	21
2. Dampak TOD.....	23
3. Penciptaan Nilai TOD sebagai dasar LVC	25
C. LAND VALUE CAPTURE (LVC)	25
1. Konsep Value Creation dan Value Capture	25
2. Konsep Land Value Capture (LVC)	27
3. Jenis dan Instrumen LVC.....	29
4. Penentuan Instrumen LVC	34
D. SINTESA LITERATUR	37
BAB III METODOLOGI	40
A. LOKASI DAN WAKTU PELAKSANAAN.....	40
1. Lokasi	40
2. Waktu Pelaksanaan	40

B. METODE PENGUMPULAN DATA.....	41
1. Objek Penelitian.....	41
2. Data Penelitian.....	44
3. Teknik Pengumpulan Data	47
C. METODE ANALISIS DATA.....	48
1. Analisis Regresi Linier Berganda.....	48
2. Analisis Spasial (Overlay)	50
BAB IV ANALISIS.....	53
A. ANALISIS REGRESI LINIER BERGANDA	53
1. Uji Asumsi Klasik.....	54
2. Pembentukan Model Persamaan Regresi	55
B. ANALISIS SPASIAL (OVERLAY).....	55
C. ANALISIS DESKRIPTIF & STUDI LITERATUR	56
D. ANALISIS SWOT	57
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	59
A. ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENINGKATAN NILAI LAHAN DI KAWASAN STASIUN KOTA PEKALONGAN	59
1. Uji Asumsi Klasik.....	59
2. Pembentukan Model Persamaan Regresi	62
3. Implikasi terhadap Penelitian.....	66
B. ANALISIS KAWASAN POTENSIAL PENGEMBANGAN LVC DI KAWASAN STASIUN KOTA PEKALONGAN	67
1. Zona Nilai Tanah.....	67
2. Penggunaan Lahan.....	70
3. Jaringan Jalan	74
4. Kawasan Potensial Pengembangan.....	75
C. ANALISIS PENENTUAN INSTRUMEN LVC UNTUK PENGEMBANGAN KAWASAN STASIUN KOTA PEKALONGAN	81
1. Kebijakan/Regulasi Pendukung Implementasi LVC di Kawasan Stasiun Kota Pekalongan.....	81
2. Instrumen LVC untuk Pengembangan Kawasan TOD di Kawasan Stasiun Kota Pekalongan	86
D. STRATEGI IMPLEMENTASI LVC UNTUK PENGEMBANGAN KAWASAN TOD DI KAWASAN STASIUN KOTA PEKALONGAN.....	98
1. Land Value Tax	98
2. Joint Development.....	103
3. Land Readjustment	107
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....	113
A. KESIMPULAN	113
B. SARAN.....	114
DAFTAR PUSTAKA.....	115
LAMPIRAN	123

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Instrumen LVC Berbasis Pajak dan Biaya	30
Tabel 2.2 Instrumen LVC Berbasis Pengembangan.....	32
Tabel 2.3 Aspek/Dimensi dalam Penentuan Instrumen LVC yang Tepat.....	35
Tabel 2.4 Sintesa Literatur	37
Tabel 3. 1 Waktu Pelaksanaan Penelitian	40
Tabel 3.2 Kriteria Informan Penelitian.....	43
Tabel 3. 3 Kebutuhan Data Penelitian	45
Tabel 3.4 Syarat/ketentuan Uji Asumsi Klasik	49
Tabel 3.5 Format Perhitungan Faktor Internal (IFAS) dan Eksternal (EFAS) pada SWOT	51
Tabel 5.1 Hasil Uji Multikolinearitas	60
Tabel 5.2 Hasil Regresi Linier Berganda	64
Tabel 5.3 Klasifikasi Zona Nilai Tanah (ZNT) di Wilayah Penelitian	69
Tabel 5.4 Klasifikasi Guna Lahan di Wilayah Penelitian	72
Tabel 5.5 Potensi Kawasan Potensial Pengembangan Land Value Capture	80
Tabel 5.6 Kebijakan/Regulasi terkait Peraturan Pengembangan Lahan	81
Tabel 5.7 Kebijakan/Regulasi terkait Sistem Perpajakan	84
Tabel 5.8 Dimensi/Kriteria Penentuan Instrumen Land Value Capture (LVC)	87
Tabel 5.9 Aplikasi Aspek/Dimensi Penentuan Instrumen LVC dalam Penggunaan Lahan.....	87
Tabel 5.10 Instrumen LVC untuk Kawasan Stadion Hoegeng.....	91
Tabel 5.11 Instrumen LVC untuk Kawasan Ex Sri Ratu (Ex Batik Plaza) & pertokoan di sisi timurnya	94
Tabel 5.12 Instrumen LVC untuk Kawasan Pertokoan Timur Stasiun	96
Tabel 5.13 Matriks SWOT Instrumen Land Value Tax	99
Tabel 5.14 Perhitungan Analisis Faktor Internal (IFAS) Instrumen Land Value Tax	99
Tabel 5. 15 Perhitungan Analisis Faktor Eksternal (EFAS) Instrumen Land Value Tax	100
Tabel 5.16 Matriks SWOT Instrumen Joint Development.....	103
Tabel 5.17 Perhitungan Analisis Faktor Internal (IFAS) Instrumen Joint Development	104
Tabel 5.18 Perhitungan Analisis Faktor Eksternal (EFAS) Instrumen Joint Development	105
Tabel 5. 19 Matriks SWOT Land Readjustment	108
Tabel 5.20 Perhitungan Analisis Faktor Internal (IFAS) Instrumen Land Readjustment	108
Tabel 5. 21 Perhitungan Analisis Faktor Eksternal (EFAS) Instrumen Land Readjustment	109

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Ruang Lingkup Wilayah Penelitian.....	6
Gambar 1.2 Peta Fokus Wilayah Penelitian.....	7
Gambar 1.3 Kerangka Pikir Penelitian	8
Gambar 2.1 Nilai Lahan dan Besaran Keuntungan yang Didapat oleh Pemilik Lahan.....	23
Gambar 3. 1 Persebaran Titik Sampel Penelitian	42
Gambar 3.2 Diagram Kartesius Analisis SWOT	52
Gambar 3.3 Kerangka Analisis	52
Gambar 5.1 Grafik Scatterplot Model Persamaan Regresi.....	61
Gambar 5.2 Grafik Probability Plot.....	62
Gambar 5.3 Peta Zona Nilai Tanah (ZNT) di Wilayah Penelitian	68
Gambar 5.4 Peta Penggunaan Lahan di Wilayah Penelitian	71
Gambar 5.5 Peta Jaringan Jalan di Wilayah Penelitian	75
Gambar 5.6 Peta Pola Nilai Lahan di Wilayah Penelitian	76
Gambar 5.7 Peta Lokasi Potensial Pengembangan	80
Gambar 5.8 Sentul Sentul International Convention Center (SICC)	93
Gambar 5.9 Diagram Kartesius Instrumen Land Value Tax.....	102
Gambar 5.10 Diagram Kartesius Instrumen Joint Development	106
Gambar 5.11 Diagram Kartesius Instrumen Land Readjustment	111

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Hasil Output Regresi Linier Berganda.....	123
Lampiran 2. Lampiran Hasil Wawancara Instansi.....	126
Lampiran 3. Lampiran Hasil Kuesioner Penilaian SWOT.....	135

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Wilayah pesisir Kota Pekalongan secara ekonomis menawarkan potensi walaupun mengalami penurunan daya dukung lingkungan akibat bencana banjir rob dan penurunan muka tanah. Infrastruktur jalur nasional yang merupakan koridor regional menjadi salah satu pendorong pertumbuhan ekonomi. Penetapan Pekalongan sebagai Kota Batik Warisan Dunia oleh UNESCO juga memperkuat branding Kota Pekalongan sebagai kota industri dan kota wisata budaya. Dua sektor tersebut hendaknya mampu berperan sebagai penggerak utama aktivitas ekonomi. Pembangunan kota menjadi kawasan strategis ekonomi tentunya membutuhkan investasi besar. Keterbatasan kapasitas finansial pemerintah menjadi salah satu tantangan.

Penelitian Land Value Capture Sebagai Sumber Pembiayaan Pembangunan Non-Pemerintah di Kota Pekalongan ini pada prinsipnya merupakan *preliminary study* untuk mendapatkan gambaran awal tentang potensi ekonomi kawasan di sekitar Stasiun Pekalongan melalui analisis terhadap pola penggunaan lahan, pola jalan dan jaraknya terhadap beberapa fasilitas umum dengan pendekatan Transit Oriented Development (TOD). Hasil studi yang didapat belum bisa secara langsung dipakai untuk menentukan potensi penerimaan yang akan didapat oleh pemerintah melalui mekanisme Land Value Capture (LVC). Setidaknya hasil riset ini bisa menjadi pertimbangan kelayakan pengembangan TOD di kawasan Stasiun Pekalongan dan secara indikatif telah menentukan alternatif instrumen LVC yang tepat

untuk diaplikasikan pada beberapa aset properti di kawasan studi yang dimiliki oleh pemerintah maupun swasta.

Secara konseptual TOD merupakan konsep pengembangan kawasan yang berorientasi pada penggunaan lahan campuran, berkepadatan tinggi, dengan memanfaatkan stasiun kereta sebagai simpul transportasi umum massal (Staricco & Brovarone, 2018). TOD adalah strategi perencanaan kota yang melibatkan banyak stakeholders dengan persepsi, tujuan, sumberdaya dan strategi yang beragam (Mu & Jong, 2016). Implementasi pembangunan berorientasi transit di Indonesia seringkali terkendala oleh sistem pembiayaan yang masih konvensional. Besarnya biaya pembangunan, investasi, operasional dan pemeliharaan seringkali melebihi kemampuan penganggaran pemerintah. Dilihat dari APBN 2019, pendapatan negara masih jauh lebih rendah dari belanja negara dengan selisih 353 triliun. Hal ini menggambarkan bahwa pembiayaan konvensional yang bertumpu pada APBN tidak dapat dilakukan (Septiandini & Syabri, 2019). Melalui Perpres Nomor 79 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi di Jawa Tengah, Pemerintah Kota Pekalongan merencanakan pengembangan TOD Center di kawasan Stasiun Kota Pekalongan dengan perkiraan investasi sebesar Rp. 200 miliar.

TOD diharapkan akan mampu meningkatkan efisiensi pemanfaatan lahan dan juga mendongkrak nilai lahan dengan cara menciptakan peluang pengembangan properti. Keterlibatan investor swasta dalam pembangunan kawasan tentu saja akan meringankan beban pembiayaan pemerintah. Pemikiran inilah yang mendasari penggunaan LVC sebagai model pembiayaan pembangunan non-pemerintah. Dalam hal ini, LVC diaplikasikan melalui TOD (Wang, et al., 2019), untuk membiayai pengembangan kawasan melalui

kerjasama publik dan privat. Sumber dana berasal dari peningkatan nilai lahan hasil pengembangan kawasan stasiun menjadi pusat bisnis yang memiliki nilai komersial yang tinggi. Tugas pemerintah adalah menyusun regulasi yang memfasilitasi investor dalam pengembangan kawasan di antaranya RDTR. Pendapatan yang diperoleh dari operasionalisasi LVC dapat digunakan untuk membiayai pengembangan kawasan stasiun maupun pembangunan di kawasan lain.

B. PERMASALAHAN

Pengembangan kawasan berorientasi transit (TOD) akan menciptakan aksesibilitas kawasan yang tinggi. Pendekatan TOD menawarkan penataan kawasan melalui penerapan penggunaan lahan campuran (mixed use) dan terintegrasi dengan jaringan transportasi umum (Tufail & Dirgahayani, 2018). Terkait dengan perencanaan TOD, transportasi berhubungan erat dengan tata guna lahan sehingga membentuk satu land use transport system (Arif & Manullang, 2017). Industri batik di Kota Pekalongan hendaknya menjadi atraksi bagi kegiatan bisnis maupun pariwisata yang memiliki potensi komersial yang tinggi. Kawasan di sekitar stasiun Kota Pekalongan sangat potensial untuk dikembangkan sebagai kawasan bisnis dengan konsep TOD. Pemerintah Kota Pekalongan bisa menawarkan berbagai insentif yang tertuang di dalam RTR kepada investor agar para pemilik modal itu terlibat dalam pengembangan kawasan. Kendala fiskal dalam pembangunan utamanya proyek infrastruktur terjadi bukan hanya karena keterbatasan anggaran pemerintah tetapi juga karena tidak adanya alternatif pembiayaan non-pemerintah (tliuyg Septiandini & Syabri, 2019).

Pengembangan proyek TOD diyakini bukan saja bertujuan untuk mengintegrasikan sistem transportasi dengan pola guna lahan, tetapi akan berdampak pada peningkatan nilai lahan di kawasan pengembangan. Untuk itulah pengembangan kawasan transit di Stasiun Kota Pekalongan dengan model LVC perlu dikaji untuk memberi gambaran awal potensi ekonomi kawasan. LVC diharapkan mampu mengatasi kesenjangan antara kebutuhan dana pembangunan dengan keterbatasan kapasitas pembiayaan pemerintah. Menurut Susanto (2013) pemerintah umumnya hanya mampu memenuhi kebutuhan dana pembangunan infrastruktur sebesar 15% dari total biaya yang dibutuhkan (Tufail & Dirgahayani, 2018). Oleh karenanya, sumber pembiayaan lain sangat diperlukan. Berdasarkan uraian di atas, maka pertanyaan dalam penelitian ini adalah "Bagaimana optimalitas pengembangan lahan di kawasan sekitar stasiun Kota Pekalongan untuk menciptakan potensi ekonomi?"

C. TUJUAN DAN SASARAN

Penelitian ini bertujuan untuk merumuskan model LVC sebagai sumber pembiayaan non-pemerintah yang nantinya dapat dimanfaatkan bagi pembiayaan pembangunan kawasan Stasiun Kota Pekalongan dengan konsep TOD. Selanjutnya sasaran penelitian ditetapkan sebagai berikut:

1. Menganalisis faktor-faktor yang menentukan peningkatan nilai lahan di Kawasan Stasiun Kota Pekalongan
2. Menganalisis area potensial pengembangan LVC di Kawasan Stasiun Kota Pekalongan
3. Menentukan pilihan instrumen LVC yang sesuai dengan karakteristik dan potensi kawasan

4. Merumuskan strategi implementasi LVC di Kawasan Stasiun Kota Pekalongan

D. MANFAAT

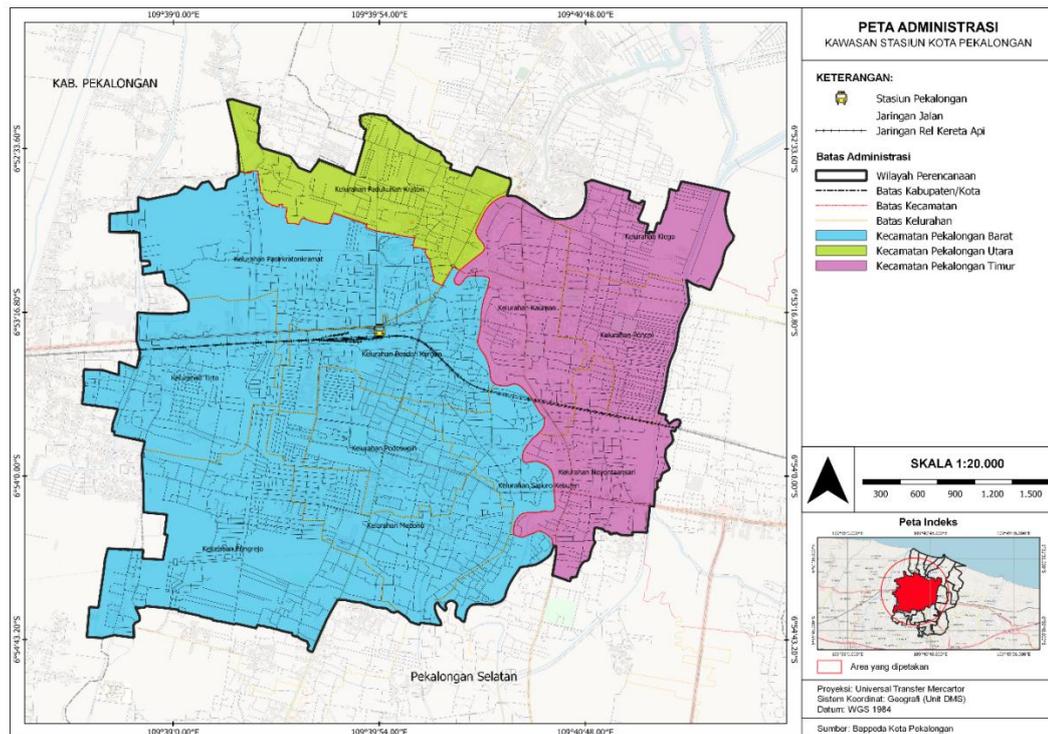
Manfaat dari penelitian ini utamanya ditujukan bagi pemerintah. Model pengembangan kawasan bagi penerapan LVC yang dihasilkan nanti diharapkan bisa menjadi bahan pertimbangan dalam perumusan kebijakan pembangunan Kota Pekalongan, terutama dalam menggali potensi pembiayaan non-pemerintah.

E. RUANG LINGKUP

1. Ruang Lingkup Wilayah

Wilayah studi penelitian berada di Kawasan Stasiun Pekalongan. Kawasan studi mencakup beberapa kelurahan di Kecamatan Pekalongan Timur, Pekalongan Barat, dan Pekalongan Utara. Kelurahan tersebut antara lain: Kelurahan Pringrejo, Podosugih, Medono, Tirto, Sapurokebulen, Bendan Kergon, Pasirkratonkramat, Padukuhan Kraton, Klego, Poncol, Kauman, Noyotaansari. Luasnya sekitar 1.522,13 ha. Kawasan stasiun dan sekitarnya diarahkan sebagai Kawasan TOD sesuai amanat Perpres Nomor 79 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi di Jawa Tengah.

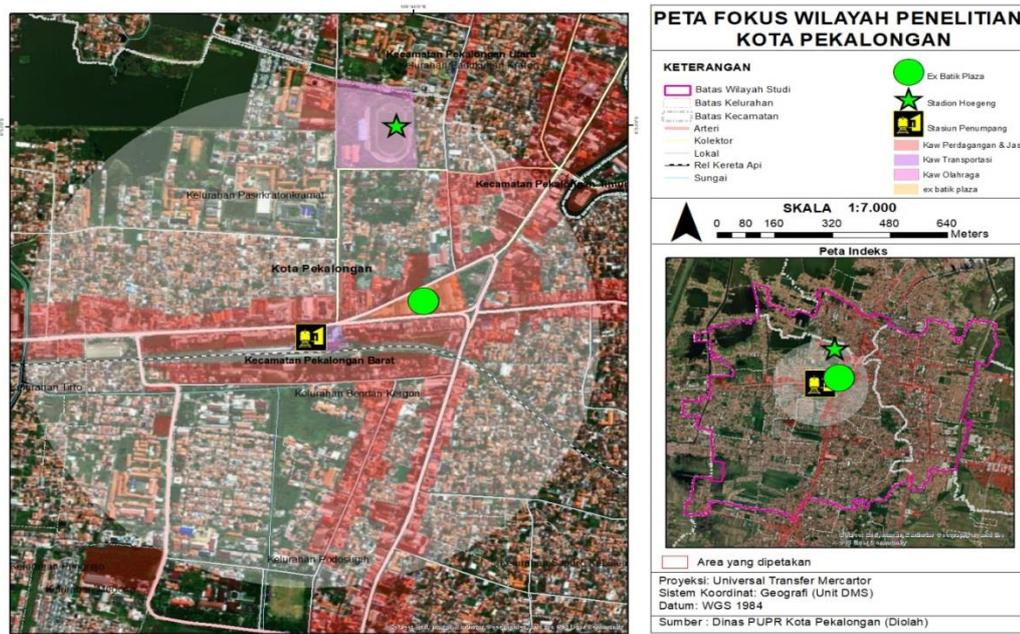
Kawasan tersebut dinilai memiliki potensi ekonomi untuk dikembangkan sebagai pusat pertumbuhan yang memiliki nilai investasi tertinggi dibandingkan dengan kawasan lainnya di Kota Pekalongan. Hal ini sejalan dengan prinsip LVC untuk menciptakan peluang pertambahan nilai lahan pada kawasan tertentu yang dinilai memiliki daya tarik investasi. Deliniasi ruang lingkup secara spasial dapat dilihat pada Gambar 1.1 sebagai berikut.



Sumber: Peneliti, 2023

Gambar 1.1 Peta Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

Sedangkan fokus wilayah penelitian adalah area yang berada di radius 800meter dari stasiun. Beberapa aset milik pemerintah dan swasta yang dinilai potensial pada kawasan ini adalah Kawasan ex Sri Ratu, Stadion Hoegeng dan kawasan pertokoan yang berada di sisi timur stasiun. Secara keruangan karakteristik area penelitian dapat dilihat pada Gambar 1. 2 di bawah ini.



Sumber: Peneliti, 2023

Gambar 1.2 Peta Fokus Wilayah Penelitian

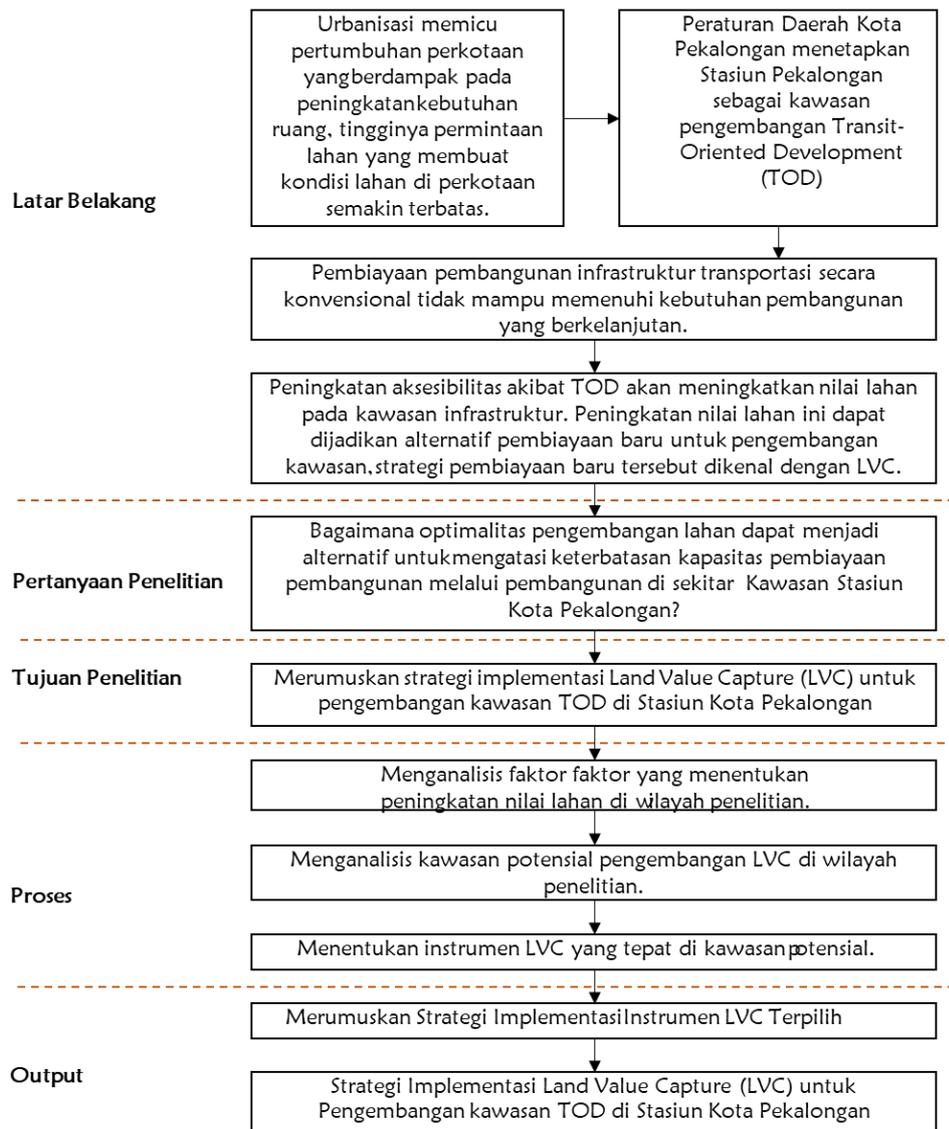
2. Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi penelitian digunakan untuk memberi batasan terhadap materi penelitian yang telah dilakukan. Berikut adalah batasan substansi yang telah dilakukan dalam studi ini.

- a. Kajian faktor penentu yang berkontribusi dalam meningkatkan nilai lahan dilakukan melalui analisis regresi linier berganda telah menghasilkan model dalam bentuk persamaan regresi yang memuat faktor-faktor yang paling berpengaruh terhadap peningkatan nilai lahan di wilayah penelitian.
- b. Kajian kawasan potensi ekonomi kawasan dilakukan melalui analisis pola nilai lahan pada wilayah penelitian yang dijadikan sebagai acuan dalam menentukan kawasan potensial pengembangan berdasarkan data pola dan jenis penggunaan lahan, data zona nilai tanah (ZNT), dan data jaringan jalan di kawasan Stasiun Kota Pekalongan.

- c. Kajian LVC untuk menentukan instrumen LVC yang relevan dan paling tepat sesuai dengan kondisi dan potensi kawasan yang disesuaikan dengan regulasi dan kebijakan pembangunan yang ada. Selanjutnya, dirumuskan strategi implementasi LVC dengan menggunakan analisis SWOT.

F. KERANGKA PIKIR



Sumber: Analisis Penulis, 2023

Gambar 1.3 Kerangka Pikir Penelitian

G. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan laporan ini terdiri dari 5 (lima) bab antara lain:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang penelitian, pertanyaan penelitian, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian, kerangka pikir, metode penelitian, dan sistematika penulisan yang digunakan dalam penyusunan laporan.

BAB II KAJIAN LITERATUR

Bab ini berisi tentang kajian literatur mengenai pembangunan infrastruktur berorientasi transit (TOD), pengembangan lahan, dan Land Value Capture (LVC).

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang lokasi, metode penelitian, pengumpulan data, teknik analisis yang akan digunakan dalam penelitian ini.

BAB IV ANALISIS DATA

Bab ini menjelaskan tentang hasil dan pembahasan yang telah dianalisis. Analisis terhadap pola lahan potensial dan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap peningkatan nilai lahan, serta strategi implementasi LVC yang paling sesuai dengan karakteristik wilayah penelitian.

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini memuat pembahasan sebagai interpretasi terhadap hasil analisis yang telah dilakukan pada Bab IV. Pembahasan meliputi pola lahan potensial dan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap peningkatan nilai lahan, serta strategi implementasi LVC yang paling sesuai.

BAB VI PENUTUP

Bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran yang ditawarkan oleh penelitian ini dengan mengacu kepada strategi implementasi yang telah diidentifikasi melalui analisis SWOT.

BAB II

KAJIAN LITERATUR

A. LAHAN

Lahan merupakan sebuah objek di permukaan bumi yang digunakan penduduk untuk melakukan aktivitas, baik bertempat tinggal, interaksi sosial masyarakat, dan melakukan aktivitas pekerjaan. Lahan bersifat tetap dengan nilai ekonomis dengan kecenderungan nilai ekonomi yang selalu meningkat, terutama pada kawasan perkotaan. Sehingga, lahan bukan hanya objek yang dapat dimanfaatkan tetapi juga sebagai objek yang dapat digunakan untuk kepentingan investasi (Wijayanti & Widjonarko, 2015). Lahan merupakan lapisan permukaan bumi yang memiliki komponen geografis sebagai suatu hamparan, memiliki dimensi tempat, satuan luas, sebagai ruang manusia melakukan kegiatan yang mempunyai makna lebih luas dari pengerian tanah (Subroto, 2018). Berdasarkan konsep penatagunaan lahan, lahan diartikan sumberdaya alam langka yang perlu dialokasikan dengan baik untuk berbagai kebutuhan aktivitas kehidupan manusia (Subroto, 2018). Sifatnya yang langka ini, penggunaannya memerlukan pengaturan dan penataan dengan terencana untuk kepentingan kesejahteraan makhluk hidup.

Lahan merupakan sesuatu yang tidak dapat dipindahkan ke tempat lain yang memiliki nilai jual (Anggraini, 2016). Lahan tidak lepas dari karakteristiknya yang memunculkan sebuah ciri dari lahan tersebut. Subroto (2018) menjelaskan karakteristik lahan yang dapat dicirikan melalui:

1. lokasi dan transportasi menjadi unsur yang sangat berpengaruh terhadap kondisi lahan. Nilai lahan semakin tinggi bilamana terletak pada lokasi dengan aksesibilitas yang tinggi dengan ketersediaan jalur transportasi dan fasilitas umum;
2. Kompleksitas fungsi lahan perkotaan;
3. Lahan perkotaan perlu didukung dengan jaringan infrastruktur, namun membutuhkan dana yang besar;
4. Lahan menjadi sasaran spekulasi yang penting bagi kaum yang bermodal. Artinya, seringkali lahan yang telah dibeli kemudian ditelantarkan sementara waktu sembari menunggu harga jual dari lahan tersebut meningkat untuk dijual kembali.

Dalam praktiknya, lahan sebagai tempat berlangsungnya aktivitas mempunyai fungsi yang menunjang kegiatan manusia untuk mencapai kesejahteraan hidup. Lahan mempunyai 2 (dua) fungsi dasar yaitu fungsi budidaya dan fungsi lindung. Fungsi budidaya yang dimaksud yaitu lahan yang dimanfaatkan untuk aktivitas budidaya seperti permukiman, perkebunan, pariwisata dan lain-lain (Adi, 2015). Fungsi lindung maksudnya adalah lahan yang dimanfaatkan untuk melindungi kelestarian lingkungan hidup sebagai fungsi utamanya. Mencakup sumberdaya alam, sumberdaya buatan, nilai sejarah, serta budaya bangsa yang dapat menunjang fungsi budidaya (Adi, 2015). Pendapat lain dikemukakan oleh FAO (1995) yang mengatakan bahwa lahan memiliki banyak fungsi di antaranya fungsi produksi, fungsi lingkungan biotik, fungsi pengatur iklim, fungsi hidrologi, fungsi penyimpanan, fungsi pengendali sampah dan polusi, fungsi ruang kehidupan, fungsi penggalan dan penyimpanan, dan fungsi penghubung sosial.

Berdasarkan pengertian lahan di atas dapat disimpulkan lahan merupakan sumberdaya alam dengan konsep yang dinamis dengan

segala ciri dan fungsi yang melekat yang digunakan sebagai tempat manusia melakukan aktivitas untuk menunjang dan meningkatkan kualitas hidupnya.

1. Nilai dan Harga Lahan

Nilai lahan (land value) menurut Darin-Drabkin (1997) adalah sebuah penilaian lahan berdasarkan kemampuan secara ekonomis yang hubungannya dengan produktivitas dan strategi ekonominya (Subroto, 2018) yang dipengaruhi oleh fungsi, letak/lokasi, produktivitas lahan dan faktor lain yang dapat memberikan keuntungan secara ekonomi (Prasetya & Sunaryo, 2013). Menurut Rahadyan (2015) nilai lahan adalah perwujudan dari kemampuan pemanfaatan dan penggunaan lahan. Pendapat lain dikemukakan oleh (Kasim & Juniar, 2016) bahwa nilai lahan adalah nilai jual lahan secara rata-rata sejalan dengan harga jual dan kemampuan membeli tanah yang dihitung dengan satuan rupiah/m². Nilai lahan menurut Chapin et al., (1999) digolongkan ke dalam tiga kelompok, yaitu:

- a. Nilai keuntungan yang dikaitkan dengan tujuan ekonomi dan dicapainya melalui kegiatan jual beli tanah dipasaran bebas.
- b. Nilai kepentingan umum yang dikaitkan dengan kepentingan umum dalam perbaikan kehidupan masyarakat.
- c. Nilai sosial yang diartikan sebagai hal mendasar bagi kehidupan dan dinyatakan penduduk dengan perilaku yang berkaitan dengan pelestarian, tradisi, kepercayaan dan lain sebagainya.

Menurut Adi (2015) dalam realitanya nilai lahan dibagi menjadi 2 (dua) yaitu nilai langsung dan nilai tidak langsung. Nilai lahan langsung adalah suatu ukuran nilai kemampuan lahan yang memberikan nilai produktivitas dan kemampuan ekonomisnya

secara langsung. Misalnya, lahan yang dapat berproduksi secara langsung seperti lahan pertanian. Nilai lahan tidak langsung adalah ukuran nilai kemampuan lahan dilihat dari lokasi strategis sehingga memberikan nilai produktifitas dan kemampuan ekonomis. Misalnya lahan lokasinya pada pusat perdagangan, industri, perkantoran, tempat rekreasi, dan lain sebagainya. Membahas nilai lahan akan berkaitan dengan harga lahan. Harga lahan (land price) adalah salah satu cerminan dari nilai lahan yang sering digunakan sebagai indeks bagi nilai lahan dimana harga lahan akan tinggi bilamana dekat dengan lokasi kegiatan fungsional/pusat perkotaan (Subroto, 2018).

Nilai lahan dan harga lahan memiliki hubungan yang saling berkaitan. Semakin meningkatnya nilai lahan akan diikuti dengan tingginya harga lahan di lokasi tersebut. Peningkatan harga lahan ini biasanya terjadi karena adanya investasi pada lahan tertentu yang terus menerus. Hal yang menyebabkan ini terjadi karena harga lahan disebut sebagai harga pasar yang tidak sempurna (imperfect market), artinya harga lahan tidak akan turun karena tidak seimbangnya supply dan demand. Harga dan nilai lahan juga dapat dicerminkan pada data Zona Nilai Tanah (ZNT). ZNT merupakan kebijakan baru dari Badan Pertanahan Nasional dalam mengendalikan tata ruang. ZNT sering digunakan sebagai pedoman dalam melihat harga dan nilai lahan pada suatu kawasan. Informasi yang ditampilkan dalam data ZNT berupa nilai murni dari tanah/lahan tidak termasuk nilai-nilai benda yang melekat pada tanah/lahan tersebut (Riyanto, 2019).

Penjelasan nilai lahan dan harga lahan di atas memberikan pemahaman bahwa keduanya mempunyai hubungan yang sangat erat. Keduanya mempunyai hubungan yang berbanding lurus,

artinya ketika nilai lahan di suatu lokasi tinggi akan diikuti fenomena tingginya harga lahan di lokasi yang sama dan sebaliknya. Salah satu sasaran penelitian ini adalah menganalisis nilai lahan eksisting di kawasan Stasiun Kota Pekalongan. Dalam menganalisis nilai lahan tersebut menggunakan data penggunaan lahan, jaringan jalan, dan Zona Nilai Tanah (ZNT) sebagai variabel penelitian untuk mengerjakan sasaran penelitian yang pertama.

2. Faktor Penentu Nilai dan Harga Lahan

Nilai lahan berbeda antara di kawasan perkotaan dan pedesaan karena terdapat perbedaan faktor-faktor yang dapat menentukan nilai lahan tersebut (Subroto, 2018). Perbedaan faktor ini dipengaruhi pemanfaatan lahan pada masing-masing wilayah. Pemanfaatan lahan di perkotaan cenderung digunakan untuk keperluan perdagangan dan jasa, sedangkan pada wilayah pedesaan lahan seringkali dimanfaatkan untuk aktivitas pertanian. Selain itu, penyediaan sarana dan prasarana di perkotaan juga seringkali terjadi, yang mana kondisi seperti ini dapat menyebabkan nilai lahan di lokasi tersebut tinggi. Ditambah, wilayah perkotaan seringkali menjadi tempat tujuan investasi pemerintah dan swasta. Beberapa faktor menurut Subroto (2018) yang dapat mempengaruhi nilai dan harga lahan adalah sebagai berikut:

a. Aksesibilitas

Terdapat beberapa pengertian terkait aksesibilitas yang dikemukakan para ahli. Paez et al., (2012) mengartikan aksesibilitas sebagai sebuah kemungkinan untuk menjangkau peluang yang terdistribusi secara spasial, misalnya tempat pekerjaan, rekreasi, dan interaksi sosial sebagai hasil dari proses penataan ruang berupa keterkaitan jaringan

transportasi dengan pusat aktivitas dalam suatu wilayah. Menurut Parlindungan (2010) aksesibilitas diartikan sebagai ukuran kemudahan dan kenyamanan dalam mencapai lokasi, kemudahan tersebut seringkali dicapai menggunakan sarana transportasi, mudah mencapai transportasi umum serta kemudahan dan kenyamanan dalam melakukan aktivitas (Prasetya & Sunaryo, 2013). Aksesibilitas diartikan sebagai kemampuan seseorang untuk mencapai suatu tujuan, pusat pelayanan, atau peluang lain melalui aktivitas pergerakan atau perpindahan, menurut Albacete et al., (2017) dalam (Pramana, 2018). Membahas aksesibilitas, maka erat hubungannya dengan bahasan terkait jarak, waktu, dan lokasi. Aksesibilitas juga dapat diciptakan melalui pengembangan infrastruktur transportasi umum, penguatan peraturan zonasi dan penggunaan lahan menjadi faktor yang dapat meningkatkan nilai lahan (Pramana, 2018). Semakin tinggi aksesibilitas akan diikuti kegiatan konsumen terhadap barang dan jasa yang semakin meningkat (Prasetya & Sunaryo, 2013) yang berimplikasi pada peningkatan nilai lahan atau harga lahan di suatu kawasan.

b. Kondisi Fisik

Kondisi fisik menjadi faktor yang juga mempengaruhi besaran nilai lahan selain dilihat dari kondisi aksesibilitas. Kondisi fisik di suatu lokasi berpengaruh pada tingkat kenyamanan masyarakat pada kawasan tersebut (Subroto, 2018). Penggunaan lahan berpengaruh terhadap besaran nilai lahan di suatu kawasan, seperti lokasi yang 26 terletak pada penggunaan lahan untuk perdagangan dan jasa mempunyai kecenderungan nilai lahan yang lebih tinggi dibanding dengan

penggunaan lahan lain (Adi, 2015). Pendapat serupa dikemukakan oleh Chapin (1999) kawasan pusat wilayah perdagangan/CBD mempunyai nilai lahan yang tinggi, semakin lahan tersebut jauh dari pusat kota akan mempunyai nilai yang rendah. Besaran nilai lahan juga dipengaruhi oleh ketersediaan/kelengkapan sarana dan prasarana yang mendukung (Kasim & Juniar, 2016).

c. Kebijakan Pemerintah

Peran pemerintah menjadi faktor yang tidak dapat dipungkiri dalam menciptakan besaran nilai lahan di suatu wilayah (Subroto, 2018). Menurut Australian Government dalam (Subroto, 2018) berpendapat bahwa pemerintah sangat berpengaruh terhadap penentuan nilai lahan melalui kebijakan tentang Izin Mendirikan Bangunan (IMB), kebijakan Nilai Jual Objek Pajak (NJOP), Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB), Pelayanan Publik, Peraturan Zonasi, dan Rencana Jaringan Transportasi.

d. Faktor Sosial Ekonomi

Menurut Eckert (1990) faktor sosial dan faktor ekonomi dapat mempengaruhi perkembangan besaran harga dan nilai lahan. Faktor sosial yang dimaksud dapat diidentifikasi dari distribusi dan penduduk, kepadatan bangunan, perubahan cita rasa, keamanan dan kenyamanan lingkungan.

Berdasarkan beberapa teori terkait faktor-faktor yang dapat mempengaruhi nilai lahan, terdapat beberapa teori menurut para ahli yang menguatkan adanya pengaruh tersebut di antaranya aksesibilitas, kondisi fisik, dan kebijakan pemerintah. Salah satu sasaran penelitian ini adalah menganalisis terkait faktor-faktor yang menentukan peningkatan nilai lahan yang dapat diciptakan

sebagai upaya pengoptimalan pengembangan lahan menggunakan strategi LVC dalam pengembangan kawasan TOD di Stasiun Kota Pekalongan. Oleh karenanya, penelitian ini menggunakan faktor yang dapat mempengaruhi nilai lahan tersebut sebagai variabel penelitian.

Variabel yang digunakan untuk menganalisis faktor-faktor yang menentukan peningkatan nilai lahan di wilayah penelitian yaitu ZNT sebagai variabel dependent. Sedangkan untuk variabel independent yang digunakan yaitu aksesibilitas yang dilihat dari jarak dengan Stasiun Kota Pekalongan, jarak dengan jalan utama, jarak dengan Pusat Perdagangan, jarak dengan Fasilitas Perkantoran Pemerintah, jarak dengan Fasilitas Pendidikan, dan jarak dengan Fasilitas Kesehatan yang terdapat di wilayah penelitian. Variabel tersebut dipilih karena pada lokasi-lokasi yang dimaksud kondisi dan harga lahannya relatif lebih tinggi dibandingkan dengan lokasi yang lain (Tufail & Dirgahayani, 2018). Pusat perdagangan yang dijadikan sebagai titik dalam menghitung besaran jarak dari titik sampel yaitu beberapa pasar dan pusat perbelanjaan terdekat.

Fasilitas perkantoran yang digunakan untuk melihat jaraknya dari titik sampel yaitu perkantoran pemerintah yang terdapat pada wilayah penelitian. Beberapa gedung perkantoran yang berada di sekitar Stasiun Kota Pekalongan akan dianalisis Fasilitas berikutnya yang akan dihitung jaraknya dari titik sampel untuk dilihat pengaruhnya terhadap besaran nilai lahan yaitu fasilitas pendidikan. Fasilitas pendidikan yang dimaksud didetailkan kembali yaitu fasilitas pendidikan jenjang perguruan tinggi yang terdapat di wilayah penelitian. Adanya fasilitas pendidikan jenjang perguruan tinggi menjadi salah satu faktor

yang mempengaruhi besaran harga lahan pada suatu wilayah. Hal ini juga turut dikemukakan oleh Prasetya & Sunaryo (2013) yang mengatakan meningkatnya harga lahan di Banjarsari, Tembalang dalam lima tahun terakhir disebabkan ketersediaan fasilitas pendidikan jenjang universitas yaitu Universitas Diponegoro. Harga lahan Tembalang ini disebutkan akibat pengaruh adanya faktor keberadaan fasilitas pendidikan tinggi (Prasetya & Sunaryo, 2013). Pada penelitian ini beberapa fasilitas pendidikan yang berada di wilayah penelitian akan dianalisis.

Terakhir, untuk fasilitas kesehatan yang digunakan sebagai titik untuk menghitung jaraknya dari titik sampel yang digunakan dalam penelitian yaitu fasilitas kesehatan skala rumah sakit. Jarak yang digunakan pada setiap lokasi yang dijadikan sebagai patokan dari titik sampel menggunakan jarak paling dekat di antara pilihan lokasi fasilitas. Titik sampel yang digunakan untuk mendapatkan jarak ke seluruh fasilitas kesehatan yang digunakan sebagai patokan. Jarak yang digunakan untuk dilakukan analisis lebih lanjut dalam regresi linier berganda dengan bantuan SPSS adalah jarak terdekat/paling pendek dari titik sampel menuju fasilitas kesehatan.

3. Pengembangan Lahan di Indonesia

Pengembangan lahan secara sederhana dapat diartikan sebagai upaya untuk meningkatkan manfaat dan nilai lahan. Dalam arti yang lebih luas, pengembangan lahan merupakan peningkatan manfaat, kualitas, dan penggunaan suatu petak/bidang lahan untuk kepentingan peruntukkan suatu kegiatan fungsional, yang mana dalam pengembangan lahan ini bertujuan untuk memenuhi kebutuhan kehidupan dan kegiatan usaha secara optimal dalam sisi ekonomi, sosial, fisik, dan aspek

legalnya. Pengertian lain terkait pengembangan lahan adalah sebuah perubahan dari bentuk lahan alami menjadi bentuk lain untuk tujuan tertentu seperti pertanian, perumahan, perkantoran, perdagangan, dan lain sebagainya. Menurut Abrams (1971), pengembangan lahan adalah kondisi dimana lahan telah siap dikembangkan yang ditandai dengan adanya pembangunan infrastruktur pendukung (Septiandini & Syabri, 2019).

Pengembangan lahan di Indonesia menggunakan pendekatan mekanisme pasar yang berakibat pada peningkatan yang signifikan pada nilai lahan (Septiandini & Syabri, 2019). Undang-Undang Dasar (UUD) 1945 pada pasal 33 mengisaratkan bahwa pemerintah Indonesia telah merencanakan pengembangan lahan dengan baik yang selanjutnya pasal ini diturunkan pada UU Pokok Agraria No.5 Tahun 1960 tentang Hak Atas Lahan, sebagai bentuk wujud implementasi keadilan dari pemerintah dalam upaya pengaturan dan pengembangan lahan di Indonesia. Pemerintah juga merumuskan berbagai kebijakan pendukung dalam mendukung praktik pengembangan lahan di Indonesia. ATR/BPN mengeluarkan data Zona Nilai Tanah (ZNT) dalam upaya mengendalikan tata ruang. Kebijakan lain seperti Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), RPJM, RDTR, peraturan zonasi penggunaan lahan dan lain-lain sebagai wujud lain keseriusan pemerintah untuk mengatur pengembangan lahan.

Berdasarkan penjelasan di atas, pengembangan lahan di Indonesia telah diatur dengan beberapa kebijakan-kebijakan pendukung. Kebijakan tersebut yang akan digunakan untuk dilakukan audit regulasi yang menjadi salah satu sasaran dalam penelitian ini. Audit regulasi dimaksudkan untuk mengidentifikasi kebijakan yang mendukung/pro dan yang menentang/kontra

terhadap penerapan strategi LVC di kawasan Stasiun Kota Pekalongan.

B. TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

1. Konsep TOD

Pemikiran oleh Peter Calthorpe dalam buku "The Next American Metropolis" menjadi titik awal munculnya konsep Transit-Oriented Development (TOD) (Septiandini & Syabri, 2019). Konsep ini memberikan tawaran pengembangan kawasan dengan guna lahan campuran di sekitar lokasi transit antara lain perumahan, perkantoran, ruang terbuka, fasilitas 30 olahraga, dan fasilitas publik. Transit-Oriented Development (TOD) adalah pengembangan transportasi umum yang berkelanjutan melalui konsep pengembangan kota yang memaksimalkan penggunaan lahan campuran dan terintegrasi dengan mempromosikan gaya hidup sehat melalui berjalan kaki dan bersepeda serta memaksimalkan penggunaan moda transportasi massal. Transit-Oriented Development (TOD) didefinisikan sebagai pengembangan berorientasi penggunaan lahan campuran, kepadatan relatif tinggi, dan pejalan kaki di sekitar stasiun transit (Staricco & Brovarone, 2018). Transit-Oriented Development (TOD) bukan hanya alat perencanaan kota tetapi juga proses kebijakan yang kompleks yang melibatkan jaringan aktor/stakeholders dengan persepsi, tujuan, sumberdaya dan strategi yang beragam (Mu & Jong, 2016).

Pembangunan kawasan TOD mencampurkan fungsi lahan permukiman yang terintegrasi dengan fungsi lahan lain dalam satu kawasan. Berangkat dari ini, kehidupan penduduk perkotaan semakin nyaman dengan promosi penggunaan transportasi umum

dibandingkan kendaraan pribadi. Penekanan pengembangan konsep ini disimpulkan Peter Calthorpe (1993) dalam (Septiandini & Syabri, 2019) berada pada:

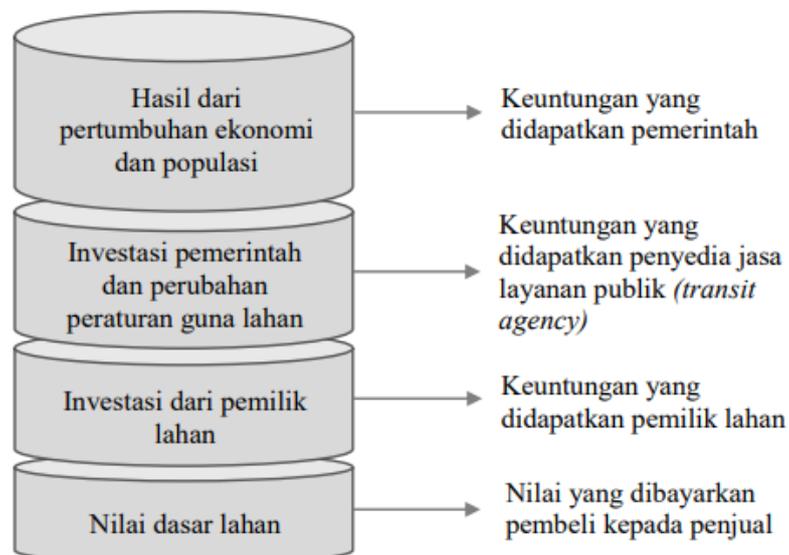
- (1) penguatan area publik,
- (2) penggunaan skala manusia,
- (3) keberagaman fungsi lahan/mixed-use,
- (4) keberagaman populasi,
- (5) integrasi, dan
- (6) struktur wilayah yang komprehensif.

Kehidupan perkotaan yang berkelanjutan perlahan mulai diciptakan dengan TOD, karena TOD mempromosikan gaya hidup yang mempertimbangan aspek sosial, ekonomi, lingkungan, dan aspek lain seperti efisiensi dan tata kelola yang berkelanjutan. Sehingga hal ini dapat mendukung perilaku masyarakat untuk menerapkan perilaku ramah lingkungan yang didukung oleh adanya fasilitas transit dalam satu kawasan mixed-use.

Berdasarkan penjelasan di atas, TOD didefinisikan sebagai konsep pengembangan perkotaan dengan promosi gaya hidup berkelanjutan yang 31 menekankan pada integrasi antara sistem transportasi publik dan penggunaan lahan pada suatu wilayah. TOD juga sering dikaitkan dengan pengembangan lahan campuran, artinya dalam radius pengembangan kawasan TOD digunakan untuk aktivitas yang heterogen, seperti perumahan, perkantoran, rekreasi, dan lain-lain yang bertujuan pada penciptaan lingkungan perkotaan yang berkelanjutan dengan mempertimbangkan aspek lingkungan, sosial, dan aspek ekonomi. Dalam penelitian ini kawasan yang dijadikan lokasi penelitian merupakan kawasan yang direncanakan untuk pengembangan TOD yaitu di Stasiun Kota Pekalongan.

2. Dampak TOD

bagi Lahan dan Properti Pengembangan kawasan berorientasi transit (TOD) berpengaruh pada peningkatan aksesibilitas dan nilai lahan pada catchement area (kawasan TOD). Menurut hasil studi yang dilakukan oleh Asian Development Bank (ADB) yang disampaikan oleh Direktur Utama PT. MRT Jakarta bahwa akibat adanya pengembangan transportasi publik dalam TOD akan menyebabkan nilai jual properti dalam jangkauan di stasiun transit naik hingga 30 persen (Wijaya, 2020). Fakta peningkatan nilai lahan yang terjadi yaitu pada pengembangan kawasan TOD Dukuh Atas. Harga rata-rata lahan di kawasan Dukuh Atas mengalami peningkatan sebesar 38,4% antara tahun 2015-2018. Peningkatan tersebut dari harga Rp41,8 juta/m² menjadi Rp57,8 juta/m² (Wildan, 2019). Gambaran lebih lanjut terkait peningkatan nilai lahan dan pihak yang mendapatkan porsi keuntungan akibat perbaikan infrastruktur digambarkan di bawah ini.



Sumber: Suzuki et al., 2015, digambar ulang

Gambar 2.1 Nilai Lahan dan Besaran Keuntungan yang Didapat oleh Pemilik Lahan

Berdasarkan Gambar 2.1 yang dimuat dalam penelitian Suzuki et al., (2015) mencoba menjelaskan besaran keuntungan yang didapat oleh pemilik lahan dalam proyek TOD. Mulai dari nilai dasar lahan eksisting yang menjadi nominal jual beli dalam penjualan kavling lahan tertentu yang belum siap dibangun. Kemudian lahan akan mengalami peningkatan saat lahan tersebut dikembangkan menjadi permukiman/pertokoan, maka nilai tersebut akan bertambah yang terdiri dari nilai dasar lahan dan nilai yang diciptakan akibat investasi yang dilakukan oleh pemilik lahan. Lahan yang telah dikembangkan tersebut akan bernilai lebih saat pemerintah membelinya untuk kepentingan pengembangan fasilitas transportasi. Terlebih, saat lahan digunakan untuk pengembangan kawasan yang berbasis transit/TOD yang memungkinkan adanya kemudahan akses yang dirasakan oleh pengguna, kenyamanan perjalanan, kedekatan dengan lokasi kerja, rekreasi, dan sebagainya. Pada tahap ini keuntungan dapat diperoleh pemerintah bersama pengelola jasa transportasi. Terakhir, pemerintah menjadi pihak yang diuntungkan dengan adanya pertumbuhan ekonomi yang pesat. Maka hal ini pemerintah sebagai perwakilan masyarakat harus dapat menjaga besaran kenaikan nilai lahan yang akan didapatkan dari investasi infrastruktur publik/TOD.

Berdasarkan penjelasan ini pengembangan kawasan berbasis transit/TOD akan sangat berdampak pada nilai lahan dan properti pada wilayah pengembangan. Wilayah penelitian yang direncanakan sebagai pengembangan kawasan TOD harus dimanfaatkan dengan baik agar penciptaan nilai lahan dan properti akibat potensi aksesibilitas yang semakin baik dapat berlangsung secara optimal.

3. Penciptaan Nilai TOD sebagai dasar LVC

Praktik pembangunan berorientasi transit (TOD) menunjukkan fakta adanya perbaikan lingkungan yang berimplikasi pada peningkatan nilai lahan di lokasi pembangunan. Hal ini telah disampaikan banyak pakar dan dunia praktis. Faktor yang menjadi komponen dalam peningkatan nilai dan kualitas lingkungan akibat pengembangan konsep TOD di antaranya peningkatan floor area ratio (FAR), penggunaan lahan campuran, dan perbaikan ruang publik di sekitar stasiun transit. Hal itu yang disepakati dapat memicu peningkatan nilai lahan/properti (Septiandini & Syabri, 2019). Sebelum sampai dititik penciptaan nilai TOD sebagai dasar LVC, penciptaan nilai dalam TOD yang tidak kalah penting adalah pekerjaan terkait tingkat penggunaan transportasi umum oleh masyarakat yang masih menjadi salah satu tantangan dalam praktik pengembangan konsep TOD. Pengembangan kawasan berbasis transit/TOD terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan di antaranya pengaturan penggunaan lahan dan tingkat ridership (Shao, et al., 2020) yang dilihat dari jumlah penumpang dan kapasitas yang disediakan. Semakin tinggi tingkat ridership di wilayah pengembangan, akan semakin mudah dalam menciptakan aksesibilitas yang bermuara pada peningkatan nilai lahan akibat aksesibilitas yang sebelumnya tercipta akibat proyek pengembangan kawasan berbasis transit/TOD.

C. LAND VALUE CAPTURE (LVC)

1. Konsep Value Creation dan Value Capture

Value Creation secara sederhana diartikan sebagai penciptaan nilai dari sebuah investasi publik dalam infrastruktur. Value creation sebagai kontribusi nilai yang dihasilkan oleh

masing-masing aktor, akan meningkat bilamana bekerjasama dengan pihak lain, dalam hal ini pihak swasta/pengembang (Tufail & Dirgahayani, 2018). Artinya kolaborasi antara pihak pemerintah dan pengembang/swasta dapat menciptakan value creation yang lebih tinggi. Value Creation berkaitan dengan memberikan nilai publik yang ditingkatkan diluar yang biasanya dicapai sebagai konsekuensi langsung dari investasi pemerintah yang relevan dalam bidang ekonomi, sosial, dan lingkungan. Menurut Victoria (2016) value creation dapat diciptakan melalui upaya seperti (1) meningkatkan nilai aset; (2) meningkatkan aksesibilitas; (3) meningkatkan produktivitas dan efisiensi biaya; dan (4) meningkatkan modal sosial.

Value Capture merupakan pendekatan berbasis kebijakan yang memungkinkan masyarakat memulihkan dan menginvestasikan kembali peningkatan nilai berbasis lahan dan nilai ekonomi tambahan yang dihasilkan dari investasi publik dan tindakan pemerintah lainnya. Value capture juga dikenal dengan istilah value sharing, hal ini berasal dari gagasan bahwa tindakan publik harus menghasilkan keuntungan publik. Value capture berbeda dengan value creation, sebuah mekanisme yang fungsinya menangkap nilai yang diciptakan oleh proyek pembangunan, dapat dikatakan value capture tidak menciptakan sebuah nilai (Victoria, 2016). Value capture memberikan peluang untuk menciptakan peningkatan 35 ekonomi yang baik melalui investasi infrastruktur publik. Menurut studi studi terkait value capture dapat membantu pemerintah dalam upaya mengatasi kesenjangan dalam pembangunan infrastruktur, dimana cara yang dapat ditempuh dengan menciptakan efek menguntungkan yang

dapat dipulihkan dan diinvestasikan kembali untuk lebih meningkatkan nilai ekonomi melalui investasi infrastruktur.

Berdasarkan penjelasan di atas, value creation dan value capture merupakan 2 (dua) hal yang berbeda yang keduanya saling berkaitan. Value creation sebuah pendekatan untuk menciptakan nilai dari sebuah investasi infrastruktur yang diwujudkan melalui kegiatan-kegiatan tertentu. Sedangkan value capture, menangkap sebuah nilai dari pembangunan infrastruktur melalui pengaturan kebijakan. Peluang value creation yang dijelaskan sebelumnya akan digunakan sebagai gambaran untuk merumuskan strategi yang efektif dalam implementasi LVC di wilayah penelitian.

2. Konsep Land Value Capture (LVC)

Pembangunan infrastruktur transportasi telah dilakukan dengan metode pembiayaan yang beragam. Praktiknya di Indonesia, pembangunan infrastruktur transportasi menggunakan metode pembiayaan yang bersumber dari pemerintah, kerjasama pemerintah dan pihak swasta dengan skema Public Private Partnership (PPP), ataupun dari investasi swasta murni. Keterbatasan metode pembiayaan untuk pembangunan infrastruktur transportasi seringkali terjadi. Ditambah, pemerintah hanya dapat berkontribusi dalam pembiayaan pembangunan tersebut hanya 10%- 15% dari total kebutuhan pembiayaan (Susantono, 2013). Berdasarkan kondisi saat ini, kebutuhan pembiayaan infrastruktur di negara-negara berkembang terutama di Asia pada tahun 2016-2030 diperkirakan mencapai \$26 triliun kendati pembiayaan yang dapat dilakukan hanya mencapai 5% 36 bersumber dari PDB (Iacono, et al., 2009). Fakta ini dipertegas oleh Medda (2012) yang mengatakan bahwa sumber pembiayaan

tradisional yang biasanya berasal dari kerjasama pemerintah dengan swasta/PPP dinilai tidak mampu memwadahi kebutuhan pembiayaan infrastruktur yang berkelanjutan.

Berangkat dari keterbatasan kapasitas pembiayaan infrastruktur transportasi ini inovasi alternatif metode pembiayaan baru mulai bermunculan. Diketahui bahwa adanya infrastruktur transportasi berdampak pada peningkatan aksesibilitas di kawasan tersebut. Adanya aksesibilitas yang baik berpotensi menciptakan nilai ekonomi. Menurut Tufail & Dirgahayani (2018) aksesibilitas diketahui dapat meningkatkan nilai suatu lokasi bilamana didukung dengan ketersediaan infrastruktur yang memadai, termasuk infrastruktur transportasi. Potensi aksesibilitas ini kemudian berimplikasi terciptanya margin nilai lahan yang kemudian dapat dimanfaatkan sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur transportasi, strategi ini dikenal sebagai Land Value Capture (LVC). Tujuan LVC sebagai salah satu alternatif pembiayaan infrastruktur publik maka LVC hadir dengan konsep value creation/peningkatan daya tarik lokasi dan value capture/dengan peningkatan nilai lahan (Iacono, et al., 2009). Selain itu, teori Land Value Capture (LVC) memberikan dukungan teoritis untuk meneliti model pembiayaan yang baru dari pemecahan masalah urban rail transit (Sun, et al., 2017) dan merupakan salah satu jenis pendekatan pendanaan penerima manfaat yang dapat mendorong pertumbuhan kota yang berkelanjutan (Abiad, et al., 2019).

Land Value Capture (LVC) menjadi alternatif skema pembiayaan pembangunan infrastruktur dimana pemerintah:

- a. Memicu peningkatan nilai lahan melalui keputusan peraturan, contohnya perubahan guna lahan, koefisien lantai bangunan (FAR), atau investasi infrastruktur, seperti transit.
- b. Melembagakan suatu proses untuk membagi kenaikan nilai tanah dengan menangkap (capturing) sebagian atau seluruh perubahan.
- c. Menggunakan hasil LVC untuk membiayai investasi infrastruktur, seperti transit atau investasi terkait TOD; mendanai setiap perbaikan lain yang diperlukan untuk mengimbangi dampak yang terkait dengan perubahan, seperti kepadatan; dan menerapkan kebijakan publik untuk mempromosikan keadilan sosial, seperti penyediaan perumahan yang terjangkau untuk mengurangi kekurangan dan mengimbangi gentrifikasi yang potensial.

3. Jenis dan Instrumen LVC

Para pakar mengklasifikasikan Land Value Capture (LVC) dalam beberapa jenis. Salah satunya studi yang dilakukan oleh Suzuki et. al., (2015) yang mengkategorikan LVC dalam 2 (dua) kelompok utama. Kelompok pertama LVC berbasis Pajak dan Biaya (Tax-and Fee-Based LVC Instruments), dan yang kedua LVC berbasis Pengembangan (DevelopmentBased LVC Instruments). Setiap kategori LVC mempunyai kelebihan dan kekurangan dalam penerapannya yang harus disesuaikan pada kondisi dan karakteristik wilayah yang akan dikembangkan. Pemerintah dan pemilik tanah/pegembang dapat menggunakan penangkapan nilai untuk memulihkan manfaat ekonomi, sosial dan lingkungan yang lebih luas dari investasi infrastruktur. Berkaca pada penerapan mekanisme LVC di dunia internasional, pemerintah biasanya menggunakan mekanisme berbasis pajak dan biaya, sedangkan

pengembang dapat menangkap manfaat dengan menggunakan mekanisme berbasis pengembangan. Penangkapan nilai oleh pemerintah dengan menggunakan mekanisme berbasis pajak dan biaya dilakukan dengan mengandalkan kerangka hukum dan peraturan yang ada di wilayah penelitian. Berikut ini merupakan instrumen LVC yang termasuk dalam kategori LVC berbasis pajak dan biaya.

Tabel 2.1 Instrumen LVC Berbasis Pajak dan Biaya

Instrumen LVC	Deskripsi
Land Value Tax	<ul style="list-style-type: none"> • Pajak menjadi sumber pendapatan yang berulang dan stabil bagi pemerintah. Mekanisme yang seringkali digunakan dengan cara mengidentifikasi potensi kenaikan penerimaan pajak sebagai konsekuensi dari pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan di suatu wilayah. • Sistem ini berlaku di Indonesia seperti pajak PBB, parkir, hotel, restoran, hiburan, reklame, pajak penerangan jalan dan lain-lain. • Penggunaan instrumen ini memerlukan sistem pertanahan yang kuat, dan proses penilaian ulang secara teratur. Selain itu, dibutuhkan kapasitas administrasi perpajakan yang efektif pada tingkat kota/daerah. Instrumen ini juga membutuhkan real estat dan kondisi ekonomi yang kuat.
Betterment Charges and Special Assessments	<ul style="list-style-type: none"> • Merupakan pungutan baru dan khusus atas manfaat dan penerima manfaat sesuai dengan perkiraan manfaat yang akan diterima. • Pajak atau retribusi tambahan yang dipungut oleh pemerintah atas lahan yang nilainya diperoleh karena perbaikan di daerah atau lingkungan tertentu yang diperoleh dari investasi infrastruktur publik. Instrumen ini dirancang untuk menangkap sebagian dari peningkatan nilai pasar lahan yang disebabkan oleh investasi infrastruktur. • Membutuhkan regulasi peraturan fiskal di tingkat kota, sistem penilaian properti serta sistem pertanahan yang kuat.

Instrumen LVC	Deskripsi
	<ul style="list-style-type: none"> • Besaran pajak dan retribusi yang dipungut dalam instrumen ini sekitar 30%-60% dari besaran nilailahan di suatu kawasan.
Leveraging Government Land	<ul style="list-style-type: none"> • Pengalihan aset milik publik berupa lahan/bangunan kepada pengembang/swasta, dimana nilai akan direalisasikan misalnya melalui hasil penjualan atau melalui penciptaan nilai pembangunan dimasa depan untuk manfaat sosial ekonomi. • Contoh di Indonesia yaitu bidang tanah di stasiun kereta api yang disewakan untuk mendirikan fasilitas perdagangan berupa toko. • Instrumen ini dapat digunakan bilamana terdapat aset publik yang berlebih ataupun kurang dimanfaatkan dengan baik dengan syarat nilai pasar aset publik dapat ditetapkan dengan jelas dan berpotensi menghasilkan nilai tambah.

Sumber: Abiad (2019); Suzuki et al., (2015); Victoria (2016)

Setelah dijabarkan bentuk-bentuk instrumen LVC berbasis pajak dan biaya, selanjutnya penjabaran instrumen LVC berbasis pengembangan. Instrumen LVC berbasis pengembangan biasanya digunakan oleh pemerintah saat memulai proyek pengembangan lahan sebagai pemilik tanah dan/atau pengembang utama. Dalam praktiknya, alat penangkap nilai berbasis pengembangan membutuhkan tingkat kematangan dalam perencanaan dan peraturan penggunaan lahan yang kemudian 40 memungkinkan pemerintah untuk mengubah dan menggunakan zonasi sebagai instrumen untuk penangkapan nilai tanpa mengikis target keberlanjutan jangka panjang untuk mendapatkan keuntungan dalam jangka pendek. Berikut ini merupakan instrumen LVC berbasis pengembangan.

Tabel 2.2 Instrumen LVC Berbasis Pengembangan

Instrumen LVC	Deskripsi
Joint Development	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan bersama dalam praktik pengembangan kawasan Transit-Oriented Development (TOD) antara sektor publik dan privat/pengembang. Pembangunan bersama adalah bentuk penangkapan nilai, karena agen transit menangkap sebagian dari nilai ekonomi yang diciptakan oleh sistem transitnya dan menggunakan dana tersebut untuk membantu membiayai pengeluaran. • Regenerasi kawasan melalui pembangunan infrastruktur baru yang mendukung pergerakan orang dan penggunaan transportasi publik. • Kerjasama multidimensi yang melibatkan stakeholder dari berbagai bidang dimana keuntungan dan biaya ditanggung bersama-sama di antara semua pihak yang terlibat.
Air Rights Sale	<ul style="list-style-type: none"> • Pemerintah menjual hak pembangunan yang melampaui batas dari yang ditentukan dalam peraturan penggunaan lahan seperti rasio luas lantai/FAR dimana pendapatan yang didapatkan dapat digunakan untuk membiayai infrastruktur dan layanan publik. • Instrumen ini seringkali digunakan pada daerah perkotaan yang lebih besar dengan pasar real estat yang kuat dalam mempertahankan permintaan yang tinggi dan potensi pertumbuhan untuk pembangunan dengan kepadatan tinggi. • Kontrol dan pengaturan penggunaan lahan, sistem pertanahan, dan sistem penilaian properti harus tersedia.
Land Readjustment	<ul style="list-style-type: none"> • Proses partisipatif dimana pemilik tanah/lahan secara sukarela menyumbangkan persentase tertentu dari tanah mereka untuk pembangunan infrastruktur dan untuk dijual untuk menutupi sebagian biaya proyek. Sebagai imbalannya, setiap pemilik tanah menerima sebidang tanah berlayanan dengan area yang lebih kecil, tetapi dengan nilai yang lebih tinggi dalam lingkungan yang sama. • Kerangka hukum yang tepat sangat diperlukan yang

Instrumen LVC	Deskripsi
	dapat memberdayakan otoritas lokal secara legal untuk mengambil tanah dari pemilik tanah yang tidak setuju ketika mayoritas besar setuju.
Urban Redevelopment Schemes	<ul style="list-style-type: none"> • Pemilik lahan dan pengembang mendirikan badan kerjasama untuk mengkonsolidasikan sebagian bidang lahan menjadi satu lokasi yang kemudian dikembangkan untuk menciptakan lahan dengan nilai yang lebih tinggi dengan kelengkapan akses jalan dan ruang terbuka publik. • Pemerintah daerah mengintervensi dalam hal peningkatan FAR maksimum pada wilayah yang akan dikembangkan misalnya pada sekitar stasiun sebagai titik transit.

Sumber: Abiad (2019); Suzuki et al., (2015); Victoria (2016)

Penelitian terkait pengembangan kawasan dengan pendekatan land value capture (LVC) telah dilakukan oleh beberapa peneliti. Di antaranya penelitian yang dilakukan oleh Dwiana Novianti Tufail yang meneliti potensi 42 land value capture (LVC) di kawasan Stasiun Gedebage menggunakan hedonic pricing model. Penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwasannya faktor aksesibilitas mempengaruhi besaran harga lahan. Penelitian ini juga merekomendasikan instrumen yang dapat diterapkan pada penelitian lanjutan di tempat yang sama yaitu joint development/pengembangan bersama. Hal ini dikarenakan potensi aksesibilitas pada sebuah simpul transportasi yang dapat dimanfaatkan dalam menangkap nilai lahan di wilayah penelitian. Kondisi ini sangat relevan dengan wilayah penelitian dalam penelitian pengembangan kawasan Stasiun Kota Pekalongan dengan pendekatan yang sama.

Penelitian yang sama dilakukan di Indonesia yaitu penelitian terkait penentuan instrumen atau mekanisme yang

relevan untuk pembangunan bandara internasional Yogyakarta. Penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa instrumen atau mekanisme yang tepat untuk digunakan dalam pembangunan bandara aerotropolis Yogyakarta adalah Cepacs dan Land Readjustment. Kedua instrumen ini terpilih dengan pertimbangan kondisi dan kebutuhan pembangunan di bandara dengan kelebihan dan kekurangan masing-masing instrumen. Dikatakan bahwa, instrumen ini terpilih karena pembangunan bandara berkaitan dengan urusan pembebasan lahan milik masyarakat yang terdampak pembangunan bandara ini. Oleh karenanya instrumen land readjustment dipilih karena pembangunan kawasan tersebut memerlukan penyesuaian ulang dengan melibatkan stakeholders yang cukup kompleks dan aspirasi masyarakat sebagai pemilik lahan yang terdampak akibat pembangunan. Penelitian ini juga menjadi pertimbangan lain untuk memilih instrumen apa saja yang sekiranya dapat diterapkan di Indonesia.

Berdasarkan penjelasan jenis dan instrumen LVC yang telah dijabarkan pada Tabel 2.1 dan Tabel 2.2 di atas dan penelitian terdahulu dengan tema yang sama. Instrumen yang berpotensi dapat diterapkan pada pengembangan wilayah di Indonesia termasuk Kota Pekalongan adalah *Land Value Tax, Special Assesment, Leveraging Governement Land, Joint Development, Air Rights Sale, dan Land Readjustment*.

4. Penentuan Instrumen LVC

Keenam instrumen LVC yang terpilih dalam tahap pertama ini akan dilihat dan dilakukan analisis lanjutan untuk ditentukan instrumen mana yang paling tepat. Penentuan instrumen ini akan menggunakan aspek/dimensi penentuan instrumen LVC menurut

Iacono et al., (2009) dalam bukunya yang berjudul Value Capture for Transportation Finance: Report to the Minnesota Legislature yang kemudian dimodifikasi terhadap kebutuhannya di wilayah penelitian.

Tabel 2.3 Aspek/Dimensi dalam Penentuan Instrumen LVC yang Tepat

Strategi Penangkapan Nilai Lahan (Instrumen LVC)	Kriteria Penentuan Instrumen LVC								
	Kontributor		Lokasi Pengembangan			Jenis Pengembangan		Kepemilikan Aset	
	Pemilik Lahan	Pengembang	Kawasan On-site	Kawasan Terbatas	Seluruh Wilayah Yuridiksi	Kawasan Baru	Kawasan Lam	Publik	Privat
Land Value Tax	•				•	•	•	•	
Special Assessments	•						•	•	
Leveraging G. Land	•						•	•	
Joint Development		•				•	•	•	•
Air Right		•				•		•	•
Land Readjustment	•	•					•	•	•

Sumber: Iacono et al., (2009)

Aspek/dimensi pertama mengidentifikasi pihak mana yang diminta untuk berkontribusi menyumbangkan sumberdaya dalam upaya perbaikan infrastruktur transportasi/TOD untuk menciptakan peningkatan nilai lahan di kawasan pengembangan, yang dibagi antara pemilik lahan dan pengembang. Joint Development dan Air Rights cenderung mengalihkan kontribusi yang diperlukan kepada pengembang, karena mereka terutama berlaku untuk pengembangan baru. Land Value Tax dapat diterapkan baik untuk pengembangan baru maupun pemilik lahan yang sudah ada. Kondisi ini kemudian akan diaplikasikan pada

wilayah penelitian yang diverifikasi kepada narasumber dalam penelitian. Kaitannya pada kebutuhan pengembangan setiap zonasi arahan penggunaan lahan di wilayah penelitian.

Aspek/dimensi kedua berkaitan dengan jangkauan spasial wilayah yang terkena dampak dimana kebijakan penangkapan nilai diterapkan. Beberapa biasanya terbatas pada area terbatas di lokasi peningkatan transportasi, seperti Air Rights dan Land Readjustment. Land Value Tax dapat ditingkatkan ke tingkat seluruh yurisdiksi, seperti kecamatan, kota atau kabupaten, untuk menangkap secara lebih umum nilai akses yang disediakan oleh jaringan transportasi berbasis transit/TOD. Special Assessments dan Leveraging Government Land cenderung terbatas pada area tertentu di luar lokasi dekat peningkatan transportasi, di mana penciptaan nilai diyakini terjadi. Sedangkan untuk instrumen Joint Development dapat diterapkan pada titik transit dan kawasan terbatas di sekitar titik transit. Karena konteksnya pengembangan TOD, maka kawasan terbatas yang dimaksud dalam radius TOD yaitu 800 m hingga 1200 m dari titik transit (Iacono, et al., 2009).

Aspek/dimensi jenis pengembangan yang dimaksud yaitu pengembangan kawasan yang dilakukan apakah berbasis pada pengembangan kawasan lama atau pengembangan kawasan baru. Instrumen Land Value Tax dan Joint Development dirancang untuk diterapkan pada pengembangan kawasan lama sekaligus pembangunan kawasan baru. Special Assessments, Leveraging Government Land dan Land Readjustment sebagian besar diterapkan pada pembangunan kawasan lama. Sedangkan untuk Air Right cenderung dapat diterapkan untuk pengembangan kawasan baru. Contoh implementasi instrumen ini yaitu pada

pembangunan Simpang Susun Semanggi. Pemerintah DKI Jakarta meminta biaya kompensasi atas gedung milik PT Mitra Panca Persada karena koefisien lantai bangunan dari gedung yang dimiliki PT tersebut, melebihi koefisien lantai bangunan (KLB) yang telah diatur dalam Undang undang nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

Dimensi kepemilikan aset yang dimaksud yaitu dimana kebijakan penangkapan nilai dapat dibedakan berkaitan dengan apakah jalan atau fasilitas transportasi lain yang menghasilkan keuntungan properti dimiliki secara publik atau swasta. Land Value Tax, Special Assessments dan Leveraging Government Land dapat diterapkan dalam kasus kepemilikan publik. Sedangkan sisanya, seperti Joint Development, Air Rights dan Land Readjustment cocok untuk situasi dimana fasilitas transportasi yang ditingkatkan tidak hanya dimiliki oleh publik tetapi juga swasta. Masing- masing aspek ini kemudian diaplikasikan pada kebutuhan pengembangan setiap zonasi arahan penggunaan lahan di wilayah penelitian untuk menghasilkan instrumen LVC yang paling tepat dapat diterapkan untuk pengembangan kawasan TOD Stasiun Kota Pekalongan

D. SINTESA LITERATUR

Tabel 2.4 Sintesa Literatur

Sasaran	Substansi	Sumber	Variabel	Sub Variabel
Menganalisis Faktor-Faktor yang Menentukan Peningkatan Nilai Lahan di	Peningkatan nilai lahan dipengaruhi oleh beberapa faktor di antaranya aksesibilitas, kondisi fisik,	Adi, 2015; Albacete et al., 2017; Kasim & Juniar, 2016; Paez	Nilai Lahan	Zona Nilai Tanah (ZNT)
			Aksesibilitas	Jarak dengan Stasiun Kota Pekalongan

Sasaran	Substansi	Sumber	Variabel	Sub Variabel
Wilayah Penelitian	kebijakan pemerintah, dan faktor sosial. Aksesibilitas yang dapat diciptakan melalui pengembangan infrastruktur transportasi umum, penguatan peraturan zonasi dan penggunaan lahan menjadi faktor yang dapat meningkatkan nilai lahan.	et al., 2012; Parlindungan, 2010; Pramana, 2018; Prasetya & Sunaryo, 2013; Purbalangi, 2018; Subroto, 2018.		Jarak ke Terminal Bus Pekalongan
				Jarak dengan Jalan Utama
				Jarak dengan Pusat Perdagangan
				Jarak dengan Fasilitas Perkantoran
				Jarak dengan Fasilitas Pendidikan
				Jarak dengan Fasilitas Kesehatan
Menganalisis Kawasan Potensial Pengembangan LVC di Wilayah Penelitian	Nilai dan harga lahan Mempunyai hubungan yang berbanding lurus. Semakin tinggi nilai lahan tandanya semakin tinggi harga lahan pada lokasi tersebut. Harga/nilai lahan dapat dicerminkan dalam data ZNT, yang besarnya dipengaruhi oleh penggunaan lahan dan lokasi yang kaitannya dengan jaringan jalan.	Adi, 2015; Prasetya & Sunaryo, 2013; Riyanto, 2019; Subroto, 2018.	Nilai Lahan	Zona Nilai Tanah (ZNT)
			Penggunaan Lahan	Tata Guna Lahan (TGL)
			Jaringan Jalan	Jaringan Jalan
Menganalisis Instrumen LVC untuk	Penerapan LVC seringkali dihadapkan	Wang, et al., 2019	Kebijakan/Regulasi	Pengembangan Lahan (RTRW)

Sasaran	Substansi	Sumber	Variabel	Sub Variabel
Pengembangan Kawasan TOD di Wilayah Penelitian	dengan permasalahan regulasi dan kebijakan yang kurang mendukung, keterbatasan instrumen,			Sistem Perpajakan
	Pemerintah seringkali menggunakan instrumen LVC berbasis pajak dan biaya, sedangkan pengembang menggunakan instrumen LVC berbasis pengembangan. Namun, setiap mekanisme/ instrumen LVC mempunyai kelebihan dan kekurangan, dimana penggunaannya harus disesuaikan dengan kondisi dan karakteristik wilayah yang akan dikembangkan.	Abiad (2019); Suzuki et al., 2015; Victoria (2016); Iacono et al., (2009)	Dimensi/Kriteria Penentuan Instrumen LVC didukung kondisi dan karakteristik wilayah penelitian	Kontributor
				Lokasi Pengembangan
				Jenis Pengembangan
Kepemilikan Aset				

Sumber: Analisis Penulis, 2023

BAB III METODOLOGI

A. LOKASI DAN WAKTU PELAKSANAAN

1. Lokasi

Penelitian ini akan difokuskan di kawasan sekitar Stasiun Kota Pekalongan yang berada di wilayah Kecamatan Pekalongan Barat hingga kawasan pusat kota di wilayah Kecamatan Pekalongan Timur. Pemilihan lokasi ini sebagai wilayah studi diharapkan dapat menjadi kajian terkait landvalue capture sebagai inovasi pembiayaan pembangunan non-pemerintah di Kota Pekalongan.

2. Waktu Pelaksanaan

Penelitian akan dilaksanakan selama 5 (tiga) bulan mulai bulan Juni hingga November 2023. Di bawah ini adalah timeline pelaksanaan penelitian.

Tabel 3. 1 Waktu Pelaksanaan Penelitian

Kegiatan	Juni				Juli				Agustus				September				Oktober				Nov.	
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
Paparan proposal																						
Perbaikan proposal																						
Survei																						
Analisis																						
Penyusunan Draft Laporan																						
Paparan Draf Laporan																						
Perbaikan Draft Laporan																						
Paparan Akhir																						

Sumber: Analisis Penulis, 2023

B. METODE PENGUMPULAN DATA

Penelitian ini menggunakan metode campuran (*mixed method*) yang merupakan penggabungan dari penelitian kuantitatif dan kualitatif. Penelitian dengan menggunakan pendekatan mixed-method dapat memberikan pemahaman lebih lengkap dimana perolehan data dari penelitian kuantitatif maupun kualitatif akan saling melengkapi. Pendekatan kuantitatif pada penelitian ini dilakukan untuk mencapai tujuan dari sasaran terkait analisis factor-faktor yang menentukan peningkatan nilai lahan dan menentukan kawasan potensial pengembangan. Sedangkan pendekatan kualitatif dimaksudkan untuk mengerjakan sasaran terkait penentuan instrumen LVC yang tepat untuk diterapkan di kawasan potensial yang terletak di wilayah penelitian yaitu Stasiun Kota Pekalongan.

1. Objek Penelitian

Objek penelitian yang dimaksud dalam penelitian ini dibagi menjadi 2 (dua) yaitu objek populasi dan objek sampel. Berikut merupakan objek populasi dan sampel yang akan digunakan dalam penelitian.

a) Objek Populasi

Populasi diartikan sebagai sebuah kumpulan dari beberapa individu dengan karakteristik yang telah ditetapkan. Penelitian ini menggunakan objek populasi untuk menyelesaikan sasaran pertama terkait analisis faktor-faktor yang menentukan peningkatan nilai lahan di wilayah penelitian. Objek populasi yang digunakan yaitu lahan dalam batas RW dengan aktivitas pada guna lahannya di wilayah penelitian.

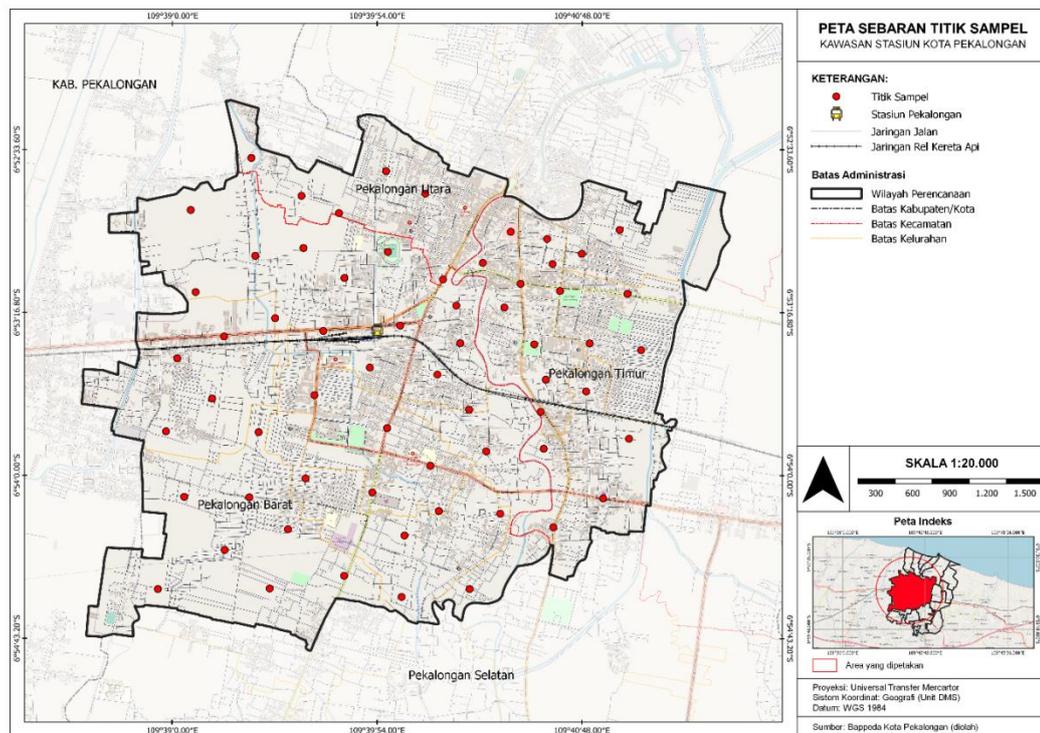
b) Objek Sampel

Sampel penelitian diartikan sebagai bagian dari

populasi yang dapat merepresentasikan keberadaan populasi sehingga hasil sampel tersebut dapat digeneralisasikan menjadi populasi (Arsyad, 2017). Berikut ini teknik sampling yang digunakan untuk mendapatkan jumlah sampel yang digunakan pada penelitian ini.

1) *Cluster Random Sampling*

Penelitian ini menggunakan teknik random sampling dalam menentukan titik sampel yang digunakan dalam melihat nilai lahan yang tergambar dalam Zona Nilai Tanah (ZNT). Adapun titik-titik sampel tersebut diambil pada Kawasan Stasiun Kota Pekalongan sebagai wilayah penelitian dengan besaran nilai lahan yang berbeda-beda.



Sumber: Analisis Penulis, 2023

Gambar 3. 1 Persebaran Titik Sampel Penelitian

2) *Purposive Sampling*

Menurut Sugiyono (2010) purposive sampling merupakan teknik untuk menentukan sampel penelitian dengan pertimbangan tertentu yang bertujuan mendapatkan data yang lebih representatif. Pemilihan sampel berdasarkan pada subjektifitas peneliti dalam menentukan cakupan penelitian, sehingga tidak semua anggota populasi memiliki peluang yang sama (Amanullah, 2017). Kriteria pemilihan sampel sebagai narasumber dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 3.2 Kriteria Informan Penelitian

Narasumber	Kriteria	Justifikasi
Bappeda Kota Pekalongan	<ul style="list-style-type: none"> • Menduduki jabatan tertentudalam instansi • Berperan dalam kegiatan perencanaan daerah • Memahami kondisi dan karakteristik wilayah penelitian 	<ul style="list-style-type: none"> • Pihak yang mempunyai otoritas dan berperan dalam pembuatan kebijakan perencanaan daerah • Memahami perencanaan daerah
Kantor Pertanahan Kota Pekalongan	<ul style="list-style-type: none"> • Menduduki jabatan tertentudalam instansi • Berperan dalam urusan pertanahan • Memahami kondisi dan karakteristik wilayah Penelitian 	<ul style="list-style-type: none"> • Pihak yang mempunyai otoritas dan berperan dalam pengaturan zona nilai tanah (ZNT) di wilayah penelitian
BPKAD Kota Pekalongan	<ul style="list-style-type: none"> • Menduduki jabatan tertentu dalam instansi • Berperan dalam perencanaan sistem perpajakan, aset pemerintah • Memahami kondisi perpajakan di wilayah Penelitian 	<ul style="list-style-type: none"> • Pihak yang memahami dan mengetahui aturan perpajakan, kondisi pajak daerah, kepemilikan aset dan pajak daerah
Dinas PUPR Kota Pekalongan	<ul style="list-style-type: none"> • Menduduki jabatan tertentudalam instansi • Berperan dalam urusan penataan ruang • Memahami kondisi dan karakteristik wilayah 	<ul style="list-style-type: none"> • Pihak yang memahami penataan ruang & zonasi
DAOP 4 Semarang / PT	<ul style="list-style-type: none"> • Menduduki jabatan tertentu dalam instansi 	<ul style="list-style-type: none"> • Pihak yang memahami aset PT KAI

Narasumber	Kriteria	Justifikasi
KAI Pekalongan	<ul style="list-style-type: none"> Memahami aset PT KAI Pekalongan Memahami kondisi dan karakteristik wilayah 	Pekalongan

Sumber : Analisis Peneliti, 2023

Berdasarkan kriteria dan justifikasi yang telah dijabarkan pada Tabel 3.2, ditetapkan jumlah narasumber dalam penelitian ini sebanyak 6 (lima) dimana masing-masing narasumber mewakili instansi dari kategorinarasumber yang telah ditentukan.

2. Data Penelitian

Penyusunan kebutuhan data menjadi tahapan yang dilakukan sebelum tahapan pengumpulan data di lapangan (survei) yang disusun berdasarkan sasaran dan variabel penelitian. Kebutuhan data dirancang dengan tujuan untuk mempermudah dalam melakukan proses pengumpulan data yang mendukung analisis penelitian. Berikut ini merupakan kebutuhan data yang diperlukan dalam penelitian.

Tabel 3. 3 Kebutuhan Data Penelitian

Sasaran	Variabel	Kebutuhan Data	Tahun	Jenis Data	Teknik Pengumpulan	Sumber
Menganalisis Faktor-Faktor yang Menentukan Peningkatan Nilai Lahan di Wilayah Penelitian	Nilai Lahan	Zona Nilai Tanah (ZNT)	Terbaru	Primer	Survei Instansi	Kantor Pertanahan Kota Pekalongan
	Aksesibilitas	Jarak dengan Stasiun Kota Pekalongan	Terbaru	Sekunder	GIS	Citra Satelit/ Google Maps
		Jarak ke Terminal Bis				
		Jarak dengan Jalan Utama				
		Jarak dengan Pusat Perdagangan				
		Jarak dengan Fasilitas Perkantoran				
Jarak dengan Fasilitas Pendidikan						
Menganalisis Kawasan Potensial Pengembangan LVC di Wilayah Penelitian	Nilai Lahan	Shp Zona Nilai Tanah (ZNT)	Terbaru	Primer	Survei Instansi	Kantor Pertanahan Kota Pekalongan
		Kondisi nilai lahan	Terbaru	Primer	Wawancara	Kantor Pertanahan Kota Pekalongan
	Penggunaan Lahan	Shp Tata Guna Lahan (TGL)	Terbaru	Sekunder	Observasi & Dokumentasi	Dinas PUPR Kota Pekalongan
	Jaringan Jalan	Shp Jaringan Jalan	Terbaru	Sekunder	Survei Instansi	Dinas PUPR Kota Pekalongan
Menentukan Instrumen LVC untuk Pengembangan Kawasan TOD di Wilayah Penelitian	Kebijakan/Regulasi	RTRW <ul style="list-style-type: none"> • Rencana Pembangunan Infrastruktur • Peruntukan Wilayah 	Terbaru	Primer Sekunder	Wawancara & Telaah Dokumen	Bappeda, Dinas PUPR Kota Pekalongan

Sasaran	Variabel	Kebutuhan Data	Tahun	Jenis Data	Teknik Pengumpulan	Sumber
		Penelitian				
		RDTR <ul style="list-style-type: none"> Rincian Peruntukan Wilayah Penelitian Besaran KDB Besaran KLB	Terbaru	Primer Sekunder	Wawancara & Telaah Dokumen	PUPR Kota Pekalongan
		Perpajakan dan Retribusi <ul style="list-style-type: none"> Peraturan Besaran (%) Pajak dan Retribusi di Wilayah Penelitian 	Terbaru	Primer Sekunder	Wawancara & Telaah Dokumen	BPKAD Kota Pekalongan
	Kondisi dan Karakteristik Wilayah	Kepemilikan Properti (Lahan/Bangunan) <ul style="list-style-type: none"> Status kepemilikan lahan Aset milik publik dan pemanfaatannya (tanah bengkok) 	Terbaru	Sekunder Primer	Telaah Dokumen & Wawancara	BPKAD Kota Pekalongan, PT KAI Kota Pekalongan / DAOP 4 Semarang
		Ketersediaan Sarana Prasarana	Terbaru	Sekunder	Telaah Dokumen	BPS Kota Pekalongan
		Kondisi PAD <ul style="list-style-type: none"> Besaran pendapatan bersumber dari pajak dan retribusi di wilayah penelitian 	Terbaru	Sekunder	Studi Literatur & Telaah Dokumen	BPKAD Kota Pekalongan

Sumber: Analisis Penulis, 2023

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini dibagi menjadi 2 (dua) yaitu Teknik Pengumpulan Data Primer dan Teknik Pengumpulan Data Sekunder.

a) Teknik Pengumpulan Data Primer

Teknik pengumpulan data primer yang digunakan sebagai berikut:

1) Observasi Lapangan

Observasi dan dokumentasi diperlukan untuk melengkapi perolehan data baik data dari hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti. Dokumentasi dapat berupa kondisi lingkungan di Stasiun Pekalongan, penggunaan lahan, sarana dan prasarana pendukung, dan lain sebagainya yang diperlukan dalam penelitian.

2) Wawancara dan Kuesioner

Wawancara dilakukan untuk menggali data penelitian kepada narasumber yang telah ditetapkan berdasarkan kriteria tertentu. Teknik pengumpulan data dengan wawancara untuk menghasilkan instrumen LVC, komponen pada matriks SWOT setiap instrumen yang terpilih yang kemudian dilanjutkan dengan instrumen kuesioner untuk menilai setiap komponen matriks SWOT. Penilaian ini dilakukan kepada narasumber terpilih yang kemudian dilanjutkan dengan menganalisis faktor internal dan eksternal masing-masing SWOT untuk merumuskan bentuk strategi implementasi yang paling efektif.

b) Teknik Pengumpulan Data Sekunder

Teknik pengumpulan data sekunder yang digunakan sebagai berikut.

1) Studi Literatur

Studi literatur dimaksudkan untuk mendapatkan teori, konsep, dan/atau informasi yang berkaitan dengan penelitian yang berkaitan dengan analisis instrumen LVC untuk pengembangan kawasan TOD. Studi literatur yang digunakan menggunakan sumber yang kredibel seperti jurnal ilmiah, buku-buku, informasi dari situs/website di internet yang terpercaya, dan hasil penelitian terdahulu yang relevan dari berbagai sumber publikasi.

2) Telaah Dokumen

Telaah dokumen dimaksudkan untuk mengumpulkan data-data yang dibutuhkan dari sumber dokumen perencanaan, data statistik, dan dokumen lain yang berkaitan dengan penelitian yang sedang dilakukan.

C. METODE ANALISIS DATA

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif, analisis spasial (overlay), dan analisis regresi linier berganda. Berikut ini penjelasan dari masing-masing teknik analisis yang digunakan:

1. Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda pada penelitian ini digunakan untuk mengetahui faktor-faktor yang paling berpengaruh dalam peningkatan nilai lahan di wilayah penelitian.

Faktor ini dapat dijadikan salah satu pertimbangan dalam merumuskan strategi implementasi LVC. Ketika membuat kebijakan, faktor/variabel yang paling signifikan pengaruhnya harus menjadi pertimbangan khusus. Selain itu analisis ini menghasilkan persamaan regresi linier berganda. Bentuk umum persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_n X_n + e$$

Keterangan:

Y = Variabel Dependen

X₁, X₂, ..., X_n = Variabel Independen

β₀ = Parameter Konstanta

β₁, β₂, ..., β_n = Parameter Koefisien

E = Nilai Kesalahan (error term)

Tahapan yang akan dilakukan dalam penggunaan teknik analisis regresi linier berganda adalah sebagai berikut:

a) Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik digunakan untuk melihat model persamaan regresi yang terbentuk dari hasil analisis. Uji asumsi klasik dilakukan dengan menggunakan uji normalitas, uji multikolinearitas, dan uji autokorelasi. Syarat/ketentuan masing-masing uji agar model persamaan regresi yang terbentuk dikatakan baik adalah sebagai berikut:

Tabel 3.4 Syarat/ketentuan Uji Asumsi Klasik

Uji Asumsi Klasik	Syarat/Ketentuan
Uji Normalitas	Persebaran keseluruhan data mendekati garis diagonal, data berdistribusi normal.
Uji Multikolinearitas	<ul style="list-style-type: none"> • Nilai Tolerance > 0,10 • Nilai VIF < 10
Uji Heteroskedastisitas	Tidak terjadi gejala Heteroskedastisitas bilamana persebaran titik pada Grafik Scatterplot tidak membentuk pola tertentu.

b) Model Persamaan Regresi

Pembentukan model regresi dilakukan dengan mempertimbangkan *Uji Goodness to Fit* untuk melihat tingkat kebaikan model persamaan regresi linier berganda yang dilihat dari nilai R dan R Square, (2) Uji Signifikansi (Uji T) untuk melihat pengaruh variabel independent terhadap variabel dependent secara parsial/individu dengan melihat nilai signifikansi (sig). Terakhir (3) Uji Signifikansi Simultan (Uji F) yang digunakan untuk melihat pengaruh variabel independent terhadap variabel dependent secara bersama-sama atau simultan. Sama halnya dengan Uji T, Uji F juga melihat nilai signifikansi dimana model yang baik nilai signifikansinya harus $< 0,05$.

2. Analisis Spasial (Overlay)

Overlay menjadi bagian penting dari analisis spasial. Overlay adalah analisis/operasi spasial yang menggabungkan layer geografik yang berbeda untuk mendapatkan informasi baru (Larasati, et al., 2017). Menurut Rachmah et al., (2018) metode overlay merupakan suatu sistem informasi seringkali dalam bentuk grafis yang dibentuk dari penggabungan berbagai peta dasar yang memiliki informasi/database yang spesifik. Pada penelitian ini analisis overlay dilakukan untuk menganalisis kawasan potensial. Data yang dilakukan overlay berupa zona nilai tanah (ZNT), penggunaan lahan, dan jaringan jalan.

a) Analisis SWOT

Analisis SWOT merupakan identifikasi berbagai faktor yang dilakukan secara sistematis untuk merumuskan sebuah strategi dengan memaksimalkan kekuatan (strength), dan peluang (opportunities), dan meminimalkan kelemahan

(weakness) serta ancaman (threats) (Aji, 2018). Tahap pertama yaitu merumuskan SWOT pada masing-masing instrumen LVC yang telah terpilih. Selanjutnya dilakukan perhitungan faktor internal (IFAS) dan eksternal (EFAS) pada setiap komponen SWOT di masing-masing instrumen LVC terpilih. Hasil skor dari perhitungan faktor internal (IFAS) dan eksternal (EFAS) digunakan sebagai dasar penentuan posisi strategi dalam diagram kartesius. Strategi yang dihasilkan dibagi menjadi 4 (empat) kuadran. Berikut ini tabel yang digunakan untuk melakukan perhitungan skor analisis SWOT pada masing-masing instrumen LVC.

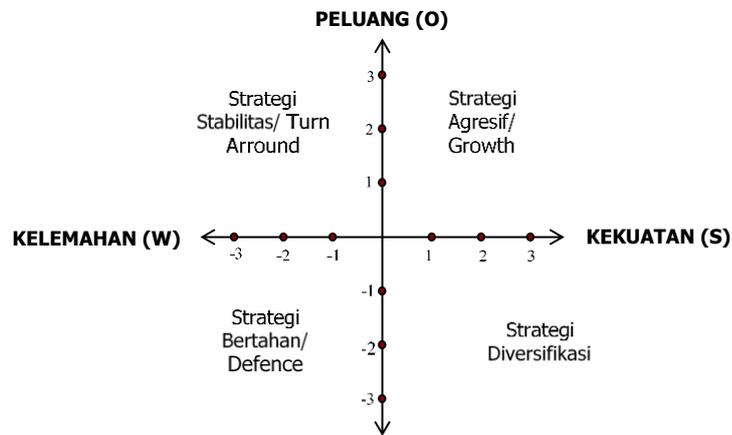
Tabel 3.5 Format Perhitungan Faktor Internal (IFAS) dan Eksternal (EFAS) pada SWOT

No.	KEKUATAN/PELUANG	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Rating
1.	Komponen Kekuatan/Peluang 1				
2.	Komponen Kekuatan/Peluang 1				
3.	Komponen Kekuatan/Peluang 1				
Sub Total					
No.	KELEMAHAN/TANTANGAN	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Rating
1.	Komponen Kelemahan/Tantangan 1				
2.	Komponen Kelemahan/Tantangan 1				
3.	Komponen Kelemahan/Tantangan 1				
Sub Total					
Total					

Sumber: Elyarni & Hermanto (2016)

Pada kolom jumlah dimaksudkan untuk menjumlahkan total nilai yang diberikan responden pada masing-masing komponen SWOT. Selanjutnya, untuk mengisi kolom rating didapatkan dari hasil pembagian kolom jumlah dengan total responden yang digunakan. Kolom bobot diisi dengan angka hasil perhitungan antara kolom jumlah dibagi dengan total IFAS/EFAS. Hasil dari perhitungan faktor internal dan eksternal ini kemudian diaplikasikan pada diagram kartesius untuk mengetahui letak kuadran yang mengarah pada usulan

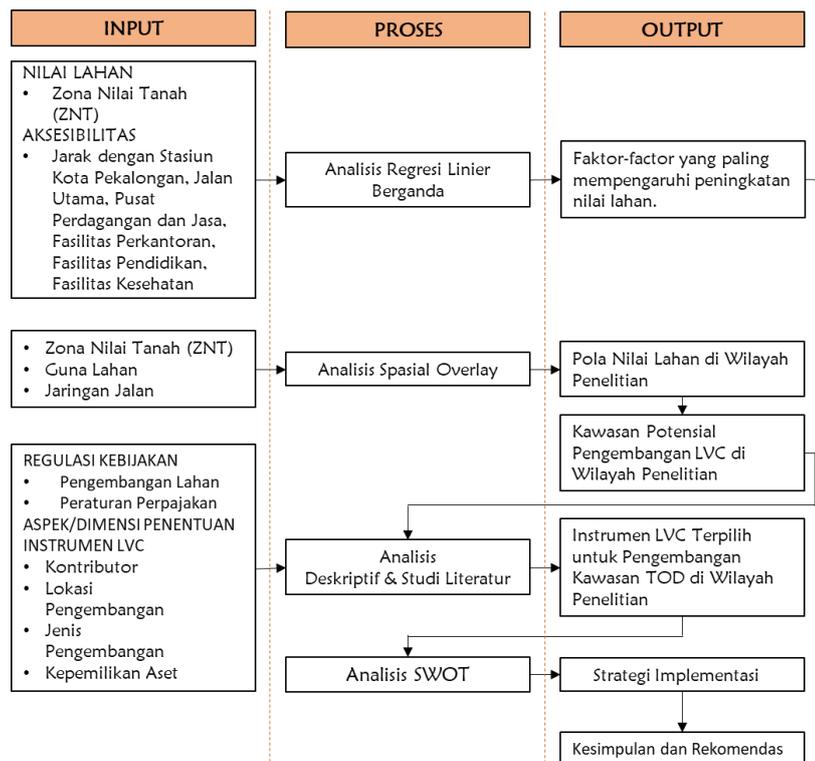
bentuk strategi yang harus dirumuskan. Diagram kartesius yang dimaksud yaitu sebagai berikut:



Sumber: Elyarni & Hermanto (2016)

Gambar 3.2 Diagram Kartesius Analisis SWOT

Berikut diagram kerangka analisis data yang dapat diamati pada gambar di bawah ini



Sumber: Analisis Peneliti, 2023

Gambar 3.3 Kerangka Analisis

BAB IV

ANALISIS

Penelitian dengan judul *Land Value Capture* sebagai Inovasi Pembiayaan Pembangunan Non Pemerintah di Kota Pekalongan menggunakan 4 (empat) sasaran. Dimana setiap sasaran diselesaikan menggunakan analisis yang berbeda-beda. Penjelasan lebih lanjut terkait analisis data yang digunakan untuk menyelesaikan setiap sasaran yang dimaksud yaitu sebagai berikut.

A. ANALISIS REGRESI LINIER BERGANDA

Analisis regresi linier berganda digunakan untuk menyelesaikan sasaran yang pertama yaitu analisis faktor-faktor yang menentukan peningkatan nilai lahan di Kawasan Stasiun Kota Pekalongan. Analisis ini digunakan untuk menilai derajat kontribusi faktor-faktor yang menentukan peningkatan nilai lahan di wilayah penelitian. Analisis regresi linier berganda dipakai untuk menganalisis pengaruh dua atau lebih variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y). Menurut V. Wiratna Sujarweni (2014; 181) model regresi linier berganda dapat disebut dengan model yang baik (memiliki ketepatan dalam estimasi, tidak bias dan konsisten) jika model tersebut memenuhi asumsi normalitas dan bebas dari asumsi klasik. Analisis ini melakukan prediksi melalui model persamaan yang terbentuk antara variabel dependen dan independen. Zona nilai tanah digunakan sebagai variabel dependen yang hendak dilihat perubahannya dengan variabel yang mempengaruhinya. Sedangkan variabel independen yang digunakan untuk memprediksi perubahan dari zona nilai tanah (ZNT) yaitu faktor aksesibilitas (jarak dengan stasiun; jalan/akses

utama; pusat komersial; perkantoran; pendidikan; dan jarak dengan fasilitas kesehatan). Pada tahap analisis ini, beberapa uji statistik yang telah dilakukan adalah sebagai berikut.

1. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik menjadi syarat dalam pembentukan model regresi linier berganda untuk menghasilkan model regresi yang baik. Uji asumsi klasik untuk tujuan tersebut akan berhasil jika data berdistribusi dengan normal dan terhindar dari autokorelasi, multikolinearitas, dan data harus berdistribusi normal. Untuk itu, uji asumsi klasik ini dilakukan untuk menghindari fenomena tersebut terjadi pada hasil model yang terbentuk. Adapun uji asumsi klasik yang dilakukan untuk menyelesaikan sasaran yang pertama ini yaitu:

a) Uji Multikolinearitas

Dasar pengambilan keputusan uji multikolinearitas Tolerance dan VIF, menurut Imam Ghozali (2011: 107-108), tidak terjadi multikolinearitas apabila nilai Tolerance $> 0,100$ dan nilai VIF $< 10,00$.

b) Uji Heteroskedastisitas

Dasar pengambilan keputusan uji heteroskedastisitas scatterplots, menurut Imam Ghozali (2011: 139), tidak terjadi heteroskedastisitas, apabila tidak ada pola yang jelas (bergelombang, melebar kemudian menyempit) pada bagian scatterplots, serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y.

c) Uji Normalitas

Dasar pengambilan keputusan uji normalitas probability plot menurut Imam Ghozali (2011: 161), model regresi dikatakan berdistribusi normal jika data plotting (titik-

titik) yang menggambarkan data sesungguhnya mengikuti garis diagonal.

2. Pembentukan Model Persamaan Regresi

Bagian ini akan memaparkan model persamaan yang terbentuk dari analisis regresi linier berganda yang telah dilakukan. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, menunjukkan bahwa seluruh variabel independen yang digunakan dalam penelitian mempunyai hubungan. Artinya, tidak terdapat satupun variabel independen yang dihilangkan. Output yang digunakan dalam menghasilkan model persamaan yaitu kebaikan model (*Model Summary*), tingkat signifikansi variabel-variabel independen yang diduga mempengaruhi variabel dependent (*ANOVA*), dan tingkat signifikansi variabel independen yang digunakan termasuk sifat hubungannya (*Coefficient*). Berikut ini merupakan output regresi linier berganda yang membentuk sebuah model persamaan. Adapun uji yang dilakukan untuk pembentukan model persamaan regresi yaitu sebagai berikut.

- a) Uji *Goodness of Fit*;
- b) Uji Signifikansi (Uji T); dan
- c) Uji Signifikansi Simultan (Uji F)

B. ANALISIS SPASIAL (OVERLAY)

Menurut Mahendrasari dan Permata (2016) analisis spasial merupakan kemampuan umum untuk menyusun atau mengolah data spasial ke dalam berbagai bentuk yang berbeda sedemikian rupa sehingga mampu menambah atau memberikan arti baru atau tambahan. Menurut Undang-Undang No.4 tahun 2011, spasial merupakan aspek keruangan suatu kejadian yang mencakup lokasi, letak dan posisinya. Informasi dari data keruangan yang menunjukkan

lokasi dan posisi suatu kejadian di bumi disebut sebagai informasi geospasial.

Karakteristik utama Sistem Informasi Geografis adalah kemampuan menganalisis sistem seperti analisis statistik dan *overlay* yang disebut sistem analisis statistik dan *overlay* yang disebut analisis spasial. Analisis spasial menggunakan kombinasi yang menggambarkan atribut-atribut pada bermacam fenomena. Analisis spasial dilakukan dengan meng-*overlay* dua peta yang kemudian menghasilkan peta baru hasil analisis (Tuman, 2011). Analisis spasial (*overlay*) dalam penelitian ini menggunakan bantuan Sistem Informasi Geografis (*Software ArcGIS*). Pada penelitian ini analisis *overlay* dilakukan untuk menganalisis kawasan potensial. Data yang dilakukan *overlay* berupa data zona nilai tanah (ZNT), penggunaan lahan dan jaringan jalan.

C. ANALISIS DESKRIPTIF & STUDI LITERATUR

Analisis ini dilakukan untuk menentukan instrumen land value capture (LVC) yang dapat diimplementasikan pada kawasan Stasiun Kota Pekalongan sebagai wilayah penelitian. Analisis ini akan dilakukan dengan mengaudit regulasi kebijakan, Regulasi menjadi salah satu hal yang penting dalam pembangunan di suatu wilayah. Ketersediaan regulasi akan memudahkan rencana pembangunan yang telah dirumuskan dalam upaya perwujudan wilayah yang lebih berkembang. Adanya regulasi kebijakan ini seringkali digunakan sebagai patokan/pedoman dalam implementasi proses pembangunan di suatu wilayah agar sejalan dengan tujuan dan cita-cita wilayah. Kaitannya dengan implementasi LVC untuk pengembangan kawasan TOD di Stasiun Pekalongan dan sekitarnya juga sangat memerlukan

ketersediaan regulasi yang mendukung proses implementasi khususnya regulasi terkait pengembangan lahan dan perpajakan.

Kemudian dalam penentuan instrument LVC dilakukan dengan menggunakan aspek/dimensi yang dikeluarkan oleh Iacono et al., (2009) dalam bukunya yang berjudul Value Capture for Transportation Finance: Report to the Minnesota Legislature untuk merumuskan instrumen dengan kriteria sesuai dengan instrumen yang dibutuhkan. Selanjutnya aspek/dimensi tersebut dimodifikasi terhadap kebutuhannya di wilayah penelitian. Aspek/dimensi yang digunakan dalam penentuan strategi penangkapan nilai lahan (LVC) kemudian digunakan untuk melihat kebutuhan pengembangan pada kawasan potensial penerapan LVC. Hal ini dilakukan untuk melihat kesesuaian/kesamaan kriteria yang menjadi acuan dalam penentuan instrumen LVC ketika diaplikasikan pada arahan Kawasan potensial penerapan LVC. Semakin banyak kesamaan aspek yang muncul pada Kawasan potensial dan strategi penangkapan nilai (instrumen) LVC, dipilih sebagai instrumen yang paling tepat. Hal ini mengindikasikan adanya kesamaan kondisi atau kebutuhan dari instrumen LVC yang ditawarkan dengan kebutuhan pengembangan pada masing-masing kawasan potensial.

D. ANALISIS SWOT

Perumusan strategi implementasi pengembangan kawasan TOD Stasiun Kota Pekalongan menggunakan land value capture (LVC) dilakukan perhitungan analisis IFAS dan EFAS. Hasil dari perhitungan ini akan diterjemahkan dalam diagram cartesius yang menunjukkan perumusan strategi implementasi LVC terletak pada kuadran berapa. Letak kuadran ini akan dijadikan patokan perumusan bentuk strategi yang paling efektif dalam implementasi LVC di wilayah penelitian.

Setelah penyusunan matriks SWOT masing-masing instrumen LVC yang terpilih, kemudian dilakukan penilaian terhadap matriks SWOT tersebut kepada narasumber atau informan yang dijadikan sebagai expert dalam penelitian ini. Penilaian dilakukan dengan memberi skor 1 (Tidak Sesuai); 2 (Cukup Sesuai); 3 (Sesuai); dan 4 (Sangat Sesuai) untuk setiap komponen matriks SWOT dikatakan sebagai kekuatan, kelemahan, peluang, dan tantangan bagi wilayah penelitian. Penilaian matriks SWOT dilakukan oleh expert sejumlah 5 (lima) orang yang mewakili masing-masing instansi dengan perspektif dan cara pandang yang berbeda.

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENINGKATAN NILAI LAHAN DI KAWASAN STASIUN KOTA PEKALONGAN

Analisis pertama berupa analisis faktor-faktor yang mempengaruhi peningkatan nilai lahan di kawasan Stasiun Kota Pekalongan dilakukan dengan menggunakan analisis regresi linier berganda. Variabel dependen yang digunakan yaitu Zona Nilai Tanah (ZNT). Sedangkan, variabel independen yang digunakan yaitu faktor aksesibilitas (jarak dengan stasiun; jalan/akses utama; pusat komersial; perkantoran; pendidikan; dan jarak dengan fasilitas kesehatan). Adapun proses analisis ini meliputi beberapa bagian sesuai dengan uji yang telah dilakukan. Hasil uji yang dimaksud adalah sebagai berikut.

1. Uji Asumsi Klasik

a) Uji Multikolinearitas

Model persamaan regresi dapat dikatakan baik bilamana tidak terjadi korelasi di antara variabel independen yang digunakan. Oleh karenanya uji multikolinearitas ini dilakukan untuk melihat apakah terdapat hubungan di antara variabel independen yang digunakan atau tidak untuk menciptakan model persamaan regresi yang baik. Model persamaan regresi dengan variabel independen dikatakan bebas multikolinearitas apabila nilai Tolerance $> 0,10$ dan nilai VIF < 10 . Ringkasan hasil analisis/uji multikolinearitas yang dilakukan menggunakan SPSS dapat dilihat pada Tabel 5.1 di bawah ini.

Tabel 5.1 Hasil Uji Multikolinearitas

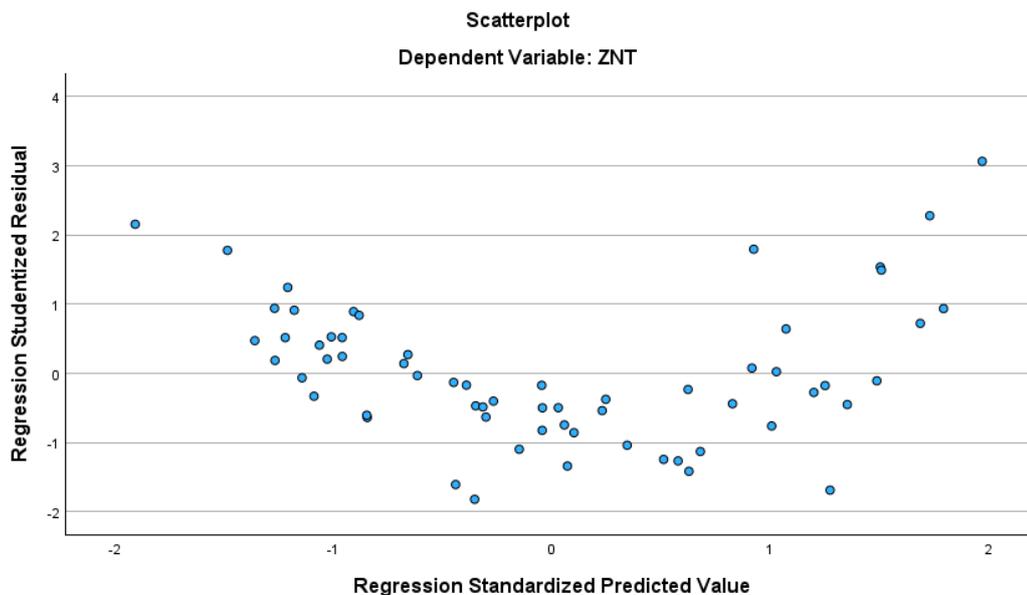
Variabel <i>Independen</i>	Tolerance	VIF	Keterangan
Jarak dengan Stasiun	,773	1,294	Tidak terjadi Multikolinearitas
Jarak dengan Jalan Utama	,411	2,435	Tidak terjadi Multikolinearitas
Jarak dengan Pusat Komersial	,340	2,940	Tidak terjadi Multikolinearitas
Jarak dengan Fasilitas Perkantoran	,643	1,554	Tidak terjadi Multikolinearitas
Jarak dengan Fasilitas Pendidikan	,781	1,281	Tidak terjadi Multikolinearitas
Jarak dengan Fasilitas Kesehatan	,413	2,423	Tidak terjadi Multikolinearitas

Sumber: Analisis Peneliti, 2023 (terlampir)

Berdasarkan hasil uji multikolinearitas pada Tabel 5.1 di atas, terlihat bahwa seluruh variabel independen yang digunakan dalam memprediksi atau mempengaruhi variabel dependen (ZNT) menunjukkan angka Tolerance $>0,10$ dan VIF < 10 . Berangkat dari ini, dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang sempurna di antara variabel independen yang digunakan dan model regresi yang terbentuk tidak terjadi multikolinearitas.

b) Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variasi dari nilai residual antara satu pengamatan dengan pengamatan lainnya. Model regresi yang baik salah satunya ditandai jika tidak mengalami gejala heteroskedastisitas. Terdapat beberapa metode untuk mengetahui apakah model mengalami gejala heteroskedastisitas atau tidak, di antaranya dengan melihat Grafik Scatterplot.



Sumber: Analisis Peneliti, 2023

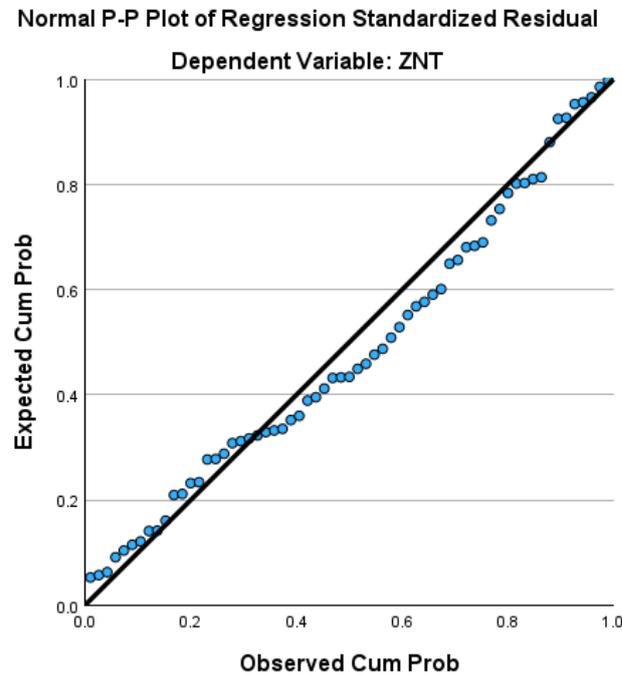
Gambar 5.1 Grafik Scatterplot Model Persamaan Regresi

Setelah dilakukan uji, didapatkan hasil grafik pada Gambar 4.1 di atas. Terlihat bahwa sebaran titik pada Grafik Scatterplot tidak membentuk suatu pola atau alur tertentu. Selain itu, titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada garis sumbu Y. Hal ini mengindikasikan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas dan model persamaan regresi yang dihasilkan dapat digunakan untuk memprediksi peningkatan nilai lahan di wilayah penelitian.

c) Uji Normalitas

Uji normalitas kali ini digunakan sebagai upaya untuk melihat distribusi data dalam suatu bentuk grafik dengan garis diagonal. Model regresi dapat dikatakan baik dan memenuhi asumsi normalitas bilamana titik-titik persebaran data berada mendekati garis diagonal. Berdasarkan hasil analisis, dapat dilihat bahwa seluruh plot data yang tersebar dalam grafik mendekati garis diagonal. Hal ini menandakan

bahwa model regresi yang terbentuk berdistribusi normal dan memenuhi syarat. Berikut ini merupakan gambaran grafik p-p plot hasil analisis regresi linier berganda.



Sumber: Analisis Peneliti, 2023

Gambar 5.2 Grafik Probability Plot

2. Pembentukan Model Persamaan Regresi

Bagian ini akan memaparkan model persamaan yang terbentuk dari analisis regresi linier berganda yang telah dilakukan sesuai dengan yang telah disebutkan pada pembahasan bab sebelumnya. Adapun proses pembentukan model persamaan regresi berasal dari uji yang dilakukan berikut ini.

a) Uji Goodness of Fit

Tingkat kebaikan model untuk memprediksi besaran peningkatan nilai yang dipengaruhi oleh variabel independen dapat dilihat pada keluaran model summary dari hasil analisis. Berdasarkan tabel output SPSS model summary

(terlampir), diketahui bahwa nilai koefisien determinasi (R Square) yaitu sebesar 0,883. Nilai R Square ini dapat menggambarkan seberapa baik model yang dihasilkan untuk menggambarkan kondisi yang diteliti. Semakin kecil nilai koefisien determinasi (R Square), maka pengaruh variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y) semakin lemah. Sebaliknya, apabila nilai R Square semakin mendekati angka 1, maka pengaruh tersebut akan semakin kuat. Nilai R Square 0,883 yang mengindikasikan sebesar 88,3% variabel dependen (ZNT) dipengaruhi oleh variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini. Artinya, sebesar 11,7% nilai lahan yang tergambar dalam data ZNT dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak digunakan dalam penelitian ini.

b) Uji Signifikansi (Uji T)

Uji signifikansi atau Uji T dilakukan untuk melihat pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara parsial/sendiri-sendiri. Variabel independen dikatakan mempunyai hubungan yang kuat/signifikan bilamana nilai signifikansinya $< 0,05$ (Ghozali, 2011). Berdasarkan analisis yang telah dilakukan menggunakan SPSS, terdapat 1 (satu) variabel independen yang mempunyai nilai signifikansi $< 0,05$ seperti yang disyaratkan. Artinya hanya terdapat 1 (satu) variabel independen yang mempunyai hubungan kuat terhadap variabel dependen dalam hal ini zona nilai tanah. Variabel yang dimaksud yaitu jarak menuju pusat-pusat komersial dengan nilai signifikansi sebesar 0,01. Pusat-pusat komersial yang dijadikan sebagai patokan dalam penelitian ini di antaranya sepanjang Jl. Raya Pantura; Jl. Gajah Mada Barat; Jl. Hasanudin; dan Kawasan Alun-Alun Kota

Pekalongan. Hal ini sejalan dengan kondisi di lapangan, pusat perdagangan dan jasa (komersial) dengan aksesibilitas yang tinggi yang didukung dengan ketersediaan jalan mempunyai kecenderungan nilai lahan yang lebih tinggi dibandingkan dengan daerah lainnya.

c) Uji Signifikansi Simultan (Uji F)

Berbeda dengan Uji T, uji signifikansi simultan atau Uji F dilakukan untuk melihat hubungan/pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara simultan/bersama-sama/keseluruhan. Output yang digunakan untuk melihat signifikansi simultan yaitu ANOVA (data terlampir). Sama halnya dengan Uji T, ketentuan/syarat variabel independen mempunyai hubungan atau signifikansi yang kuat bilamana nilai Sig < 0,05. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, nilai signifikansi variabel independen terhadap variabel dependen sebesar 0,01. Artinya, variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini berpengaruh secara signifikan secara simultan terhadap besaran zona nilai tanah yang dijadikan sebagai variabel dependen. Berangkat dari hal ini, dapat dikatakan bahwa persamaan model regresi yang dihasilkan dapat digunakan untuk memprediksi nilai lahan di masa yang akan datang.

Tabel 5.2 Hasil Regresi Linier Berganda

Variabel <i>Independen</i>	Koefisien Regresi (B)	<i>Sig.</i>
Konstanta	10.253.396,397	,001
Jarak dengan Stasiun (X1)	208.656,548	,337
Jarak dengan Jalan Utama (X2)	-181.459,005	,668
Jarak dengan Pusat Komersial (X3)	-3.640.001,106	,001
Jarak dengan Fasilitas Perkantoran (X4)	357.511,737	,113
Jarak dengan Fasilitas Pendidikan (X5)	-296.359,017	,261
Jarak dengan Fasilitas Kesehatan (X6)	510.996,458	,080

Sumber: Analisis Peneliti, 2023 (terlampir)

Persamaan model regresi linier berganda yang dihasilkan adalah:

$$Y = 10.253.396,397 + 208.656,548X_1 - 181.459,005X_2 - 3.640.001,106X_3 + 357.511,737X_4 - 296.359,017X_5 + 510.996,458X_6.$$

Nilai konstanta yang dihasilkan sebesar 10.253.396,397 menunjukkan bahwa jika tidak ada variabel lain yang mempengaruhi, maka nilai lahan pada kawasan penelitian sebesar 10.253.396,397 satuan. Nilai konstanta yang terbilang cukup besar ini menunjukkan variabel independen yang digunakan masih kurang menggambarkan besar pengaruhnya terhadap variabel dependen (ZNT). Besarnya nilai konstanta ini juga dapat disebabkan nilai pada variabel dependen dalam hal ini ZNT merupakan nilai rata-rata sehingga kurang menggambarkan kondisi eksisting per titik sampel. Meskipun demikian, persamaan model regresi linier pada penelitian ini dapat digunakan mengingat persamaan model ini telah lulus uji asumsi klasik dan uji kelayakan model.

Berdasarkan model persamaan regresi pada penelitian ini juga menunjukkan bahwa variabel independen yang memiliki hubungan searah yaitu variabel jarak dengan Stasiun (X1); Jarak dengan Fasilitas Perkantoran (X4); dan Jarak dengan Fasilitas Kesehatan(X6). Sedangkan variabel independen lainnya seperti Jarak dengan Jalan Utama (X2); Jarak dengan Pusat Komersial (X3); dan Jarak dengan Fasilitas Pendidikan (X5) memiliki hubungan berlawanan arah dengan variabel dependen yang digunakan (ZNT). Sebagai contoh, variabel Jarak dengan Pusat Komersial mempunyai

hubungan berlawanan dengan variabel dependent (ZNT). Hal ini berarti semakin jauh kawasan/titik sampel dengan Pusat Komersial maka besaran nilai Zona Nilai Tanah pada lokasi tersebut akan semakin rendah, hal ini berlaku sebaliknya.

Berdasarkan persamaan model regresi yang dihasilkan dapat dilihat bahwa seluruh variabel independen yang digunakan berpengaruh terhadap peningkatan nilai lahan di wilayah penelitian. Adapun pengaruh **paling besar** dari variabel independen yang didapat melalui analisis ini adalah **Jarak dengan Kawasan Pusat Komersial (X3)**. Variabel Jarak dengan Pusat Komersial (X3) mempunyai pengaruh sebesar -3.640.001,106 dengan hubungan berlawanan dengan variabel dependen (Nilai ZNT). Hal ini mengindikasikan bahwa setiap penambahan jarak dengan pusat komersial sebesar 1 satuan (100 m) akan berpengaruh pada penurunan harga lahan sebesar 3.640.001,106 dengan asumsi variabel lainnya tetap atau tidak mengalami perubahan. Berangkat dari hal ini, dapat ditarik kesimpulan bahwa semakin jauh titik sampel dengan pusat komersial maka nilai lahan semakin rendah. Sebaliknya, semakin dekat dengan pusat komersial maka nilai lahan akan semakin tinggi dengan kemudahan aksesibilitas yang diberikan.

3. Implikasi terhadap Penelitian

Berdasarkan hasil interpretasi dari model persamaan regresi yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa variabel independen dengan pengaruh terhadap variabel dependen (ZNT) yang paling besar yaitu **Jarak dengan Pusat Komersial**. Implikasinya terhadap penelitian ini adalah variabel ini dapat dijadikan pertimbangan dalam merumuskan strategi implementasi

sebagai upaya untuk meningkatkan nilai lahan akibat adanya proyek pengembangan kawasan berbasis transit/TOD. Jadi, **untuk meningkatkan nilai lahan di Kawasan Stasiun Kota Pekalongan, variabel jarak dengan Pusat Komersial dengan penyediaan akses yang baik menjadi upaya yang perlu dilakukan.** Hal ini dikarenakan variabel ini merupakan kunci utama dalam penentuan besaran nilai lahan yang bisa didapat dari pengembangan wilayah penelitian.

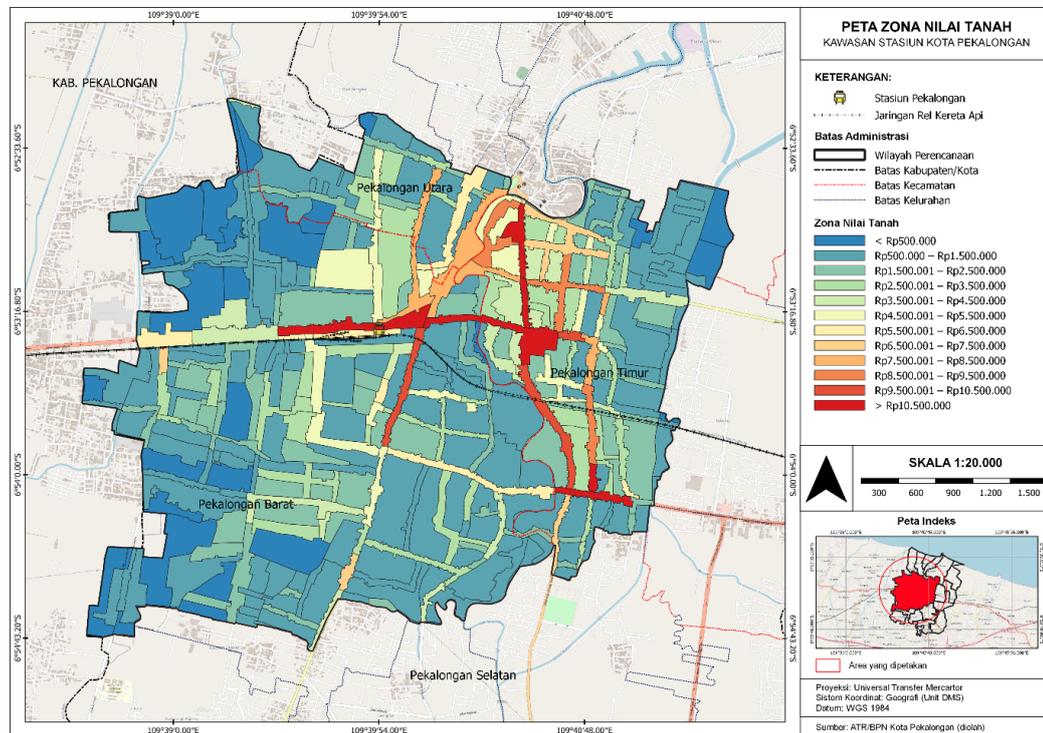
B. ANALISIS KAWASAN POTENSIAL PENGEMBANGAN LVC DI KAWASAN STASIUN KOTA PEKALONGAN

Menurut Rahadyan (2015), nilai lahan merupakan perwujudan dari kemampuan pemanfaatan dan penggunaan lahan. Lokasi potensial dari penelitian ini didapatkan dari pola nilai lahan yang terbentuk dari analisis overlay antara zona nilai tanah (ZNT), penggunaan lahan dan dukungan jaringan jalan yang terdapat pada kawasan Stasiun Kota Pekalongan. Adapun penjelasan lebih lanjut terkait pola nilai lahan yang terbentuk adalah sebagai berikut.

1. Zona Nilai Tanah

Zona Nilai Tanah (ZNT) merupakan data yang dikeluarkan oleh ATR/BPN yang dapat merepresentasikan nilai dan harga lahan di suatu wilayah. Nilai lahan yang tercermin dalam data zona nilai tanah (ZNT) dianalisis dari data harga lahan transaksi lahan pada tahun tertentu setiap 3 titik sampel dalam lingkup RW di suatu wilayah. Pasalnya, wilayah dalam lingkup RW mempunyai kecenderungan kondisi dan karakteristik yang serupa. Nilai lahan ini akan mengalami peningkatan seiring dengan peningkatan aksesibilitas yang diciptakan melalui perbaikan lingkungan, salah satunya dengan penerapan konsep pengembangan Transit-

Oriented Development (TOD). Gambaran nilai lahan yang tercermin dalam data ZNT pada wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.3 di bawah ini.



Sumber: Analisis Peneliti, 2023

Gambar 5.3 Peta Zona Nilai Tanah (ZNT) di Wilayah Penelitian

Kondisi nilai lahan yang tergambar dalam data zona nilai tanah (ZNT) pada Gambar 4.3 di atas, menunjukkan bahwa kondisi nilai lahan di wilayah penelitian nilainya beragam (kurang dari 500 ribu hingga lebih dari 10 juta). Setiap kelas pada zona nilai tanah (ZNT) ditandai dengan warna berbeda. Semakin kemerahan mengindikasikan semakin tinggi nilai lahan pada zona tersebut. Nilai lahan pada wilayah penelitian diklasifikasi menjadi 3 (tiga) kategori, yaitu nilai lahan rendah, sedang dan nilai lahan tinggi. Klasifikasi ini berdasarkan pada penelitian sebelumnya oleh Laia et al., (2020) yang menggunakan variabel zona nilai tanah sebagai salah satu variabel dalam penentuan lokasi optimal

pengembangan permukiman. Klasifikasi ini digunakan mengingat dalam penentuan kawasan potensial pengembangan land value capture (LVC) untuk TOD juga memperhatikan aspek guna lahan permukiman yang lainnya yang berpotensi untuk dikembangkan, tentunya dimodifikasi dengan klasifikasi/nilai lahan di wilayah penelitian yang telah ditentukan oleh Kementerian ATR/BPN.

Tabel 5.3 Klasifikasi Zona Nilai Tanah (ZNT) di Wilayah Penelitian

NILAI LAHAN	SKOR	LUAS (HA)	PERSENTASE
<Rp500.000	1	195,767	12,86%
Rp500.000 – Rp1.500.000		669,541	44,00%
Rp1.500.001 – Rp2.500.000		252,828	16,61%
Rp2.500.001 – Rp3.500.000		135,894	8,93%
Rp3.500.001 – Rp4.500.000	3	60,697	3,99%
Rp4.500.001 – Rp5.000.000		66,847	4,39%
Rp5.500.001 – Rp6.500.000		29,481	1,94%
Rp6.500.001 – Rp7.500.000		16,349	1,07%
Rp7.500.001 – Rp8.500.000	5	29,175	1,92%
Rp8.500.001 – Rp9.500.000		17,726	1,16%
Rp9.500.001 – Rp10.500.000		14,609	0,96%
>Rp10.500.000		32,897	2,16%

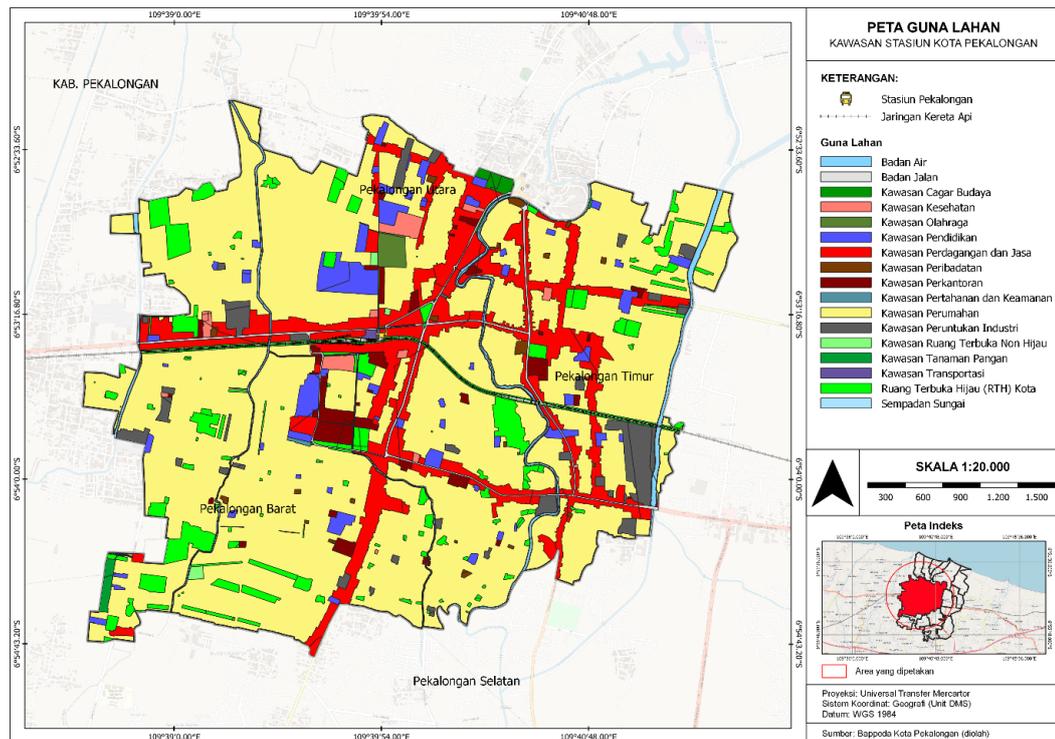
Sumber: Laia et al., (2020) dianalisis lebih lanjut, 2023

Klasifikasi yang mengacu pada penelitian Laia et al., (2020) dibagi menjadi 3 (tiga) kategori. Kategori yang dimaksud yaitu Nilai Lahan Rendah yaitu 500 ribu hingga 3,5 juta. Nilai Lahan Sedang yaitu lebih dari 3,5 juta hingga 7,5 juta. Terakhir, Nilai Lahan Tinggi yaitu lebih dari 7,5 juta hingga >10 juta sesuai klasifikasi pada Tabel 4.3 di atas. Nilai lahan di wilayah penelitian tertinggi pada daerah yang berdekatan langsung dengan jalan utama yang bersinggungan dengan Jl. Raya Pantura, Pusat Kota, dan tempat komersial lainnya. Adapun pada sisi barat wilayah penelitian ditemui nilai lahan paling rendah yaitu berkisar kurang dari Rp500.000 hingga Rp2.500.000 dimana besaran nilai lahan ini mendominasi lebih dari 50% dari seluruh wilayah penelitian. Asumsi yang dibangun dalam penelitian ini adalah semakin tinggi nilai lahan, maka peluangnya untuk dikembangkan dan

memberikan dampak positif ke wilayah disekitarnya lebih besar. Oleh karenanya pemberian skor ZNT untuk analisis overlay berasal dari asumsi yang dibangun ini. Dengan kata lain, semakin tinggi nilai lahan akan diikuti dengan skor yang tinggi untuk dianalisis lebih lanjut menggunakan analisis spasial (*overlay*).

2. Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan merupakan wujud tutupan dari permukaan bumi, yang terjadi sebagai bentukan alami maupun buatan manusia (Kusumaningrat, et al., 2017). Penggunaan lahan erat hubungannya dengan pemanfaatan lahan. Menurut Kusumaningrat (2017) pemanfaatan lahan dikatakan sebagai wujud pemanfaatan dari sebuah penggunaan lahan yang dimaksudkan untuk mendapatkan nilai bagi penggunaan lahan tersebut. Penggunaan lahan mencerminkan aktivitas yang terjadi pada kawasan dengan jenis guna lahan tersebut dimanfaatkan. Gambaran penggunaan lahan pada wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 5.4 di bawah ini.



Sumber: Analisis Peneliti, 2023

Gambar 5.4 Peta Penggunaan Lahan di Wilayah Penelitian

Berdasarkan Gambar 5.4 di atas, penggunaan lahan di wilayah penelitian sangat beragam yang terdiri dari penggunaan lahan untuk perumahan permukiman, kawasan perdagangan dan jasa, fasilitas umum dan sosial dan lain sebagainya. Keberagaman guna lahan di wilayah penelitian yang menjadi modal awal pengembangan konsep TOD berpotensi untuk dilakukan. Terlebih, dukungan ketersediaan fasilitas dan aksesibilitas yang melengkapi potensi tersebut. Penggunaan lahan di wilayah penelitian terus mengalami perkembangan dari tahun ke tahun. Perubahan ini didukung oleh fakta bahwa Kota Pekalongan merupakan kota dengan kepadatan penduduk tertinggi keempat setelah Kota Surakarta, Kota Magelang dan Kota Tegal. Pada tahun 2021, angka kepadatan penduduk Kota Pekalongan mencapai 6.813

jiwa/km² dengan jumlah penduduk 308.310 jiwa¹. Tentunya, kepadatan ini yang menyebabkan kebutuhan akan ruang dan fasilitas yang dapat memenuhi kebutuhan penduduk yang besar di Kota Pekalongan. Akibatnya, kondisi ini yang menyebabkan wilayah penelitian mempunyai guna lahan yang beragam. Kompleksitas penggunaan lahan pada wilayah penelitian sangat relevan dengan karakteristik pengembangan kawasan berbasis transit/TOD.

Dilihat dari kebutuhan pengembangan konsep Transit-Oriented Development (TOD), guna lahan menjadi salah satu gambaran dan pertimbangan utama dari implementasi konsep ini. Dimana pengembangan TOD mempromosikan penataan kawasan perkotaan dengan konsep guna lahan campuran dalam satu kawasan TOD/catchment area. Hal ini juga sejalan dengan rencana Pemerintah Kota Pekalongan untuk mengembangkan TOD Center disekitar Batik Plaza Kota Pekalongan. Pemerintah Kota Pekalongan melalui Badan Keuangan Daerah Kota Pekalongan telah merencanakan pengembangan transit-oriented development (TOD) yang memfokuskan adanya integrasi guna lahan dengan transportasi umum dan integrasi antar kawasan. Berikut ini luasan masing-masing guna lahan di Kawasan Stasiun Kota Pekalongan.

Tabel 5.4 Klasifikasi Guna Lahan di Wilayah Penelitian

PENGGUNAAN LAHAN	SKOR	LUAS (HA)	PERSENTASE
Badan Air	1	26,791	1,76%
Badan Jalan	5	21,309	1,40%
Kawasan Cagar Budaya	4	3,312	0,22%
Kawasan Kesehatan	3	12,062	0,79%
Kawasan Olahraga	5	5,906	0,39%

¹Tim detikJateng. (2022). Daftar 5 Kota Terpadat di Jawa Tengah, Bukan Semarang Juaranya. Dalam www.detik.com. Diakses pada Sabtu, 9 September 2023.

PENGUNAAN LAHAN	SKOR	LUAS (HA)	PERSENTASE
Kawasan Pendidikan	3	49,780	3,27%
Kawasan Perdagangan dan Jasa	5	192,446	12,65%
Kawasan Peribadatan	3	5,039	0,33%
Kawasan Perkantoran	3	27,867	1,83%
Kawasan Pertahanan dan Keamanan	1	0,579	0,04%
Kawasan Perumahan	2	1.021,008	67,09%
Kawasan Peruntukan Industri	3	42,246	2,77%
Kawasan Ruang Terbuka Non Hijau	4	2,009	0,13%
Kawasan Tanaman Pangan	2	3,029	0,20%
Kawasan Transportasi	5	1,004	0,07%
Ruang Terbuka Hijau (RTH) Kota	4	97,291	6,39%
Sempadan Sungai	1	10,184	0,67%

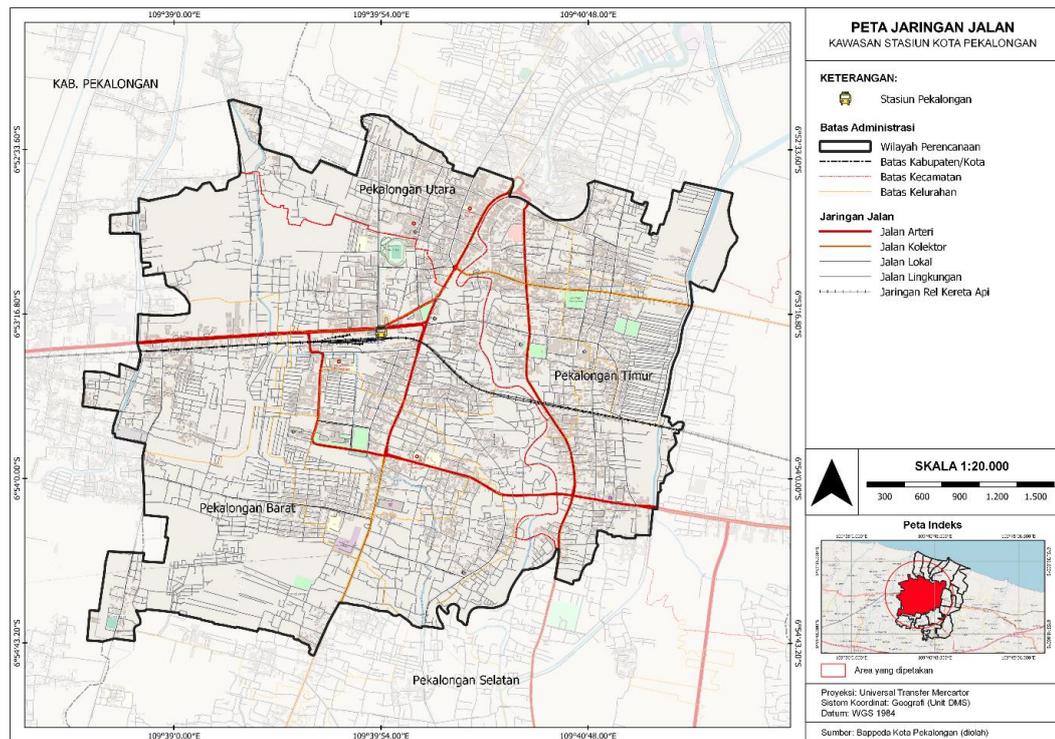
Sumber: Amanullah & Haryanto (2017) dianalisis lebih lanjut, 2023

Penggunaan lahan di wilayah penelitian didominasi untuk aktivitas permukiman, perdagangan dan jasa serta fasilitas umum dan sosial. Permukiman yang terdapat di wilayah penelitian didominasi oleh permukiman dengan kepadatan sedang hingga tinggi terutama pada wilayah yang terletak tidak jauh dari Stasiun Kota Pekalongan. Total lahan yang digunakan untuk aktivitas permukiman sebesar 1.021 hektar atau sekitar 67,09% dari total luas wilayah penelitian. Penggunaan lahan untuk kawasan perdagangan dan jasa menjadi pemanfaatan terbesar kedua setelah permukiman. Kawasan perdagangan dan jasa pada wilayah penelitian tumbuh dan berkembang secara linier sepanjang koridor jalan. Seluas 192,446 hektar atau sekitar 12,65% difungsikan untuk aktivitas perdagangan dan jasa. Kondisi ini sejalan dengan rencana pengembangan Pemerintah Kota Pekalongan yang tertuang dalam dokumen Pengembangan TOD Center disekitar Batik Plaza Kota Pekalongan salah satunya menjadikan pusat kegiatan bisnis koridor (commercial strip) sepanjang Jl. Hayam Wuruk hingga Alun-Alun Kota Pekalongan. Kondisi ini tentunya semakin menguatkan fakta mengapa penggunaan lahan untuk aktivitas perdagangan dan jasa

mendominasi dibandingkan penggunaan lahan lainnya selain untuk perumahan dan permukiman.

3. Jaringan Jalan

Kota Pekalongan merupakan kota di Jawa Tengah dengan lokasi yang strategis dimana menjadi Hub Transportasi di Jalur Pantura Jawa Tengah Bagian Barat dan menjadi peran sebagai MICE dari Kawasan Regional Petanglong. Hal ini yang menjadikan Kota Pekalongan mempunyai ketersediaan jaringan jalan yang cukup lengkap dengan akses yang mudah. Kondisi infrastruktur jalan menurut hierarkinya di Kota Pekalongan cukup baik dalam mewadahi aktivitas penduduk sehari-hari. Jalan arteri, kolektor, dan lokal sebagian besar sudah beraspal yang dilengkapi dengan rambu-rambu jalan, signage, fasilitas penyeberangan, hingga jalur pedestrian di beberapa spot, seperti di Jl. Gajah Mada. Ditinjau dari lebar jalan, kondisi jalan di Kota Pekalongan telah sesuai dengan standar lebar jalan di Indonesia. Jalur pedestrian ini semakin menjadikan Kota Pekalongan terasa humanis bagi pejalan kaki. Ketersediaan sarana pendukung jalan tersebut tentunya semakin menambah kemudahan akses di Kota Pekalongan, termasuk di wilayah penelitian. Ketersediaan jaringan jalan di wilayah penelitian dapat dilihat pada Gambar 5.5 yang memberikan gambaran spasial jaringan jalan di Kawasan Stasiun Kota Pekalongan.

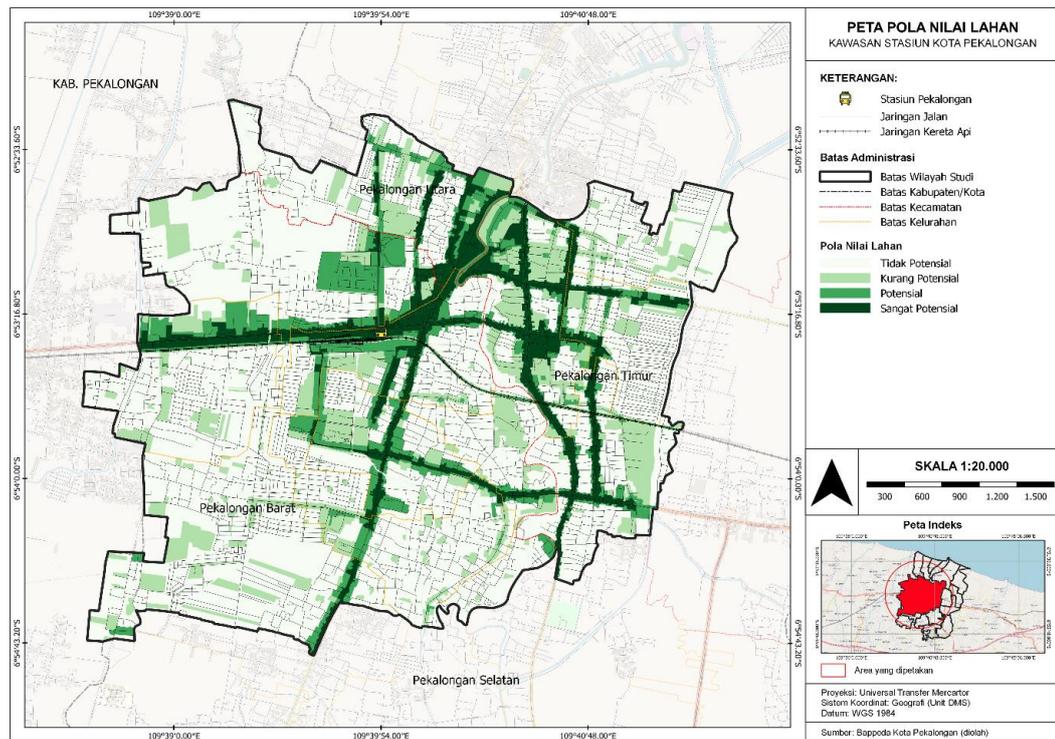


Sumber: Analisis Peneliti, 2023

Gambar 5.5 Peta Jaringan Jalan di Wilayah Penelitian

4. Kawasan Potensial Pengembangan

Proses *overlay* antara kondisi zona nilai tanah (ZNT) dengan guna lahan yang didukung dengan ketersediaan jaringan jalan pada wilayah penelitian menghasilkan pola nilai lahan yang dijadikan sebagai acuan dalam menghasilkan kawasan potensial untuk dikembangkan dengan pendekatan strategi *land value capture* (LVC). Pola nilai lahan di wilayah penelitian terdiri dari 4 (empat) pola dengan karakteristik yang berbeda yaitu lahan Tidak Potensial; Kurang Potensial; Potensial; dan Sangat Potensial. Karakteristik yang dianalisis berdasarkan data zona nilai tanah (ZNT) dan guna lahan yang didukung dengan ketersediaan jaringan jalan di wilayah penelitian. Gambaran lebih lanjut terkait karakteristik guna lahan dan besaran nilai lahan pada pola lahan yang terdapat di wilayah penelitian dijelaskan di bawah ini.



Sumber: Analisis Peneliti, 2023

Gambar 5.6 Peta Pola Nilai Lahan di Wilayah Penelitian

Karakteristik pola nilai lahan kategori Tidak Potensial dilihat dari zona nilai tanah (ZNT) berkisar antara <Rp500.000 hingga Rp3.500.000 yang termasuk dalam kategori zona nilai lahan Rendah. Luas lahan yang tergolong dalam kategori Tidak Potensial sebesar 984,14 hektar atau sekitar 64,68% dari total luas wilayah penelitian. Dilihat dari guna lahan, pola lahan kategori Tidak Potensial terletak pada Badan Air; Kawasan Perumahan; Kawasan Pertahanan dan Keamanan; Kawasan Tanaman Pangan; dan Sempadan Sungai yang notabene terletak pada kawasan pinggiran dari wilayah penelitian tepatnya pada sisi barat dan selatan wilayah penelitian. Guna lahan untuk perumahan dalam studi ini dikatakan tidak potensial karena asumsi yang dibangun adalah kawasan perumahan di wilayah penelitian merupakan perumahan dengan kepadatan tinggi yang sudah tidak bisa untuk dilakukan intervensi berupa pembangunan baru atau *readjustment*. Dilihat

dari keberadaan jaringan jalan terdekat, kawasan dengan kategori Tidak Potensial terletak pada hirarki jaringan jalan lingkungan yang seringkali berada pada kawasan dengan mobilitas penduduk yang relatif lebih rendah. Kondisi jalan di kawasan dengan pola lahan kategori Tidak Potensial mempunyai lebar 2-4 meter dan mayoritas beraspal. Pola ini tidak menutup kemungkinan mengalami perubahan nilai yang semakin meningkat seiring dengan perkembangan dan pembangunan infrastruktur di kawasan ini.

Pola nilai lahan yang kedua yaitu pola nilai lahan kategori Kurang Potensial dengan luasan 248,20 hektar atau sekitar 16,13% dari total luas wilayah penelitian. Karakteristik pola nilai lahan kategori Kurang Potensial dilihat dari besaran nilai lahan yang dilihat dari zona nilai tanah (ZNT) cukup beragam. Masih terdapat nilai lahan <Rp500.000 hingga Rp3.500.000 yang notabene menjadi nilai lahan yang mendominasi pada pola nilai lahan kategori Tidak Potensial. Selain itu, nilai lahan yang menjadi karakteristik pola nilai lahan kategori Kurang Potensial lainnya adalah nilai lahan dikisaran Rp3.500.001 hingga Rp5.000.000 yang tergolong nilai lahan Sedang dalam klasifikasi zona nilai tanah (ZNT). Dilihat dari karakteristik guna lahan, pola nilai lahan kategori Kurang Potensial juga beragam, seperti Kawasan Perumahan; RTH; Kawasan Pendidikan; Kawasan Peruntukan Industri hingga Kawasan Cagar Budaya. Sama halnya dengan pola nilai lahan sebelumnya, kawasan dengan pola lahan kategori Kurang Potensial saat ini juga diprediksi mengalami peningkatan nilai seiring dengan perkembangan dan pertumbuhan Kota Pekalongan yang semakin pesat.

Pola nilai lahan selanjutnya yaitu kategori lahan Potensial, dengan luasan sebesar 144,45 hektar atau sekitar 9,49% dari total luas wilayah penelitian. Nilai lahan pada kategori lahan Potensial cenderung lebih tinggi dibandingkan dengan nilai lahan pada kategori lahan Tidak Potensial dan Kurang Potensial yang telah dijabarkan sebelumnya. Dilihat dari nilai lahannya, kawasan dengan kategori Potensial didominasi dikisaran nilai Rp4.500.001 hingga Rp7.500.000 yang termasuk dalam kategori nilai lahan Sedang dan Tinggi. Karakteristik lahan yang termasuk dalam kategori Potensial dilihat dari guna lahan terletak pada kawasan untuk peruntukan Perkantoran; Perdagangan dan Jasa; Kawasan Olahraga; Kesehatan; hingga Kawasan Peruntukan Industri. Pola ini mayoritas terletak pada kawasan dengan ketersediaan jaringan jalan lingkungan dan jalan lokal yang menjadi akses terdekat.

Pola lahan kategori Sangat Potensial menjadi pola nilai lahan yang terakhir yang dapat dikenali di wilayah penelitian dengan karakteristik yang dilihat dari zona nilai tanah dan guna lahan yang didukung ketersediaan jaringan jalan. Pola nilai lahan kategori ini mempunyai karakteristik yang paling mudah untuk dikenali. Pasalnya, pola nilai ini cenderung berlokasi pada kawasan yang didukung dengan aksesibilitas yang tinggi dan terletak pada jalan-jalan utama dan pusat kegiatan seperti perdagangan jasa, industri, perkantoran pemerintah, pendidikan, dan fasilitas transportasi. Kota Pekalongan merupakan salah satu kota perdagangan dan jasa yang perkembangan kotanya tumbuh secara linier mengikuti jaringan jalan, terutama pada koridor Jl. Raya Pantura; Jl. Gajah Mada; dan Alun-Alun Kota Pekalongan yang menjadi pusat aktivitas utama di Kota Pekalongan. Berdasarkan peta pola lahan pada Gambar 4.6 di atas, dapat

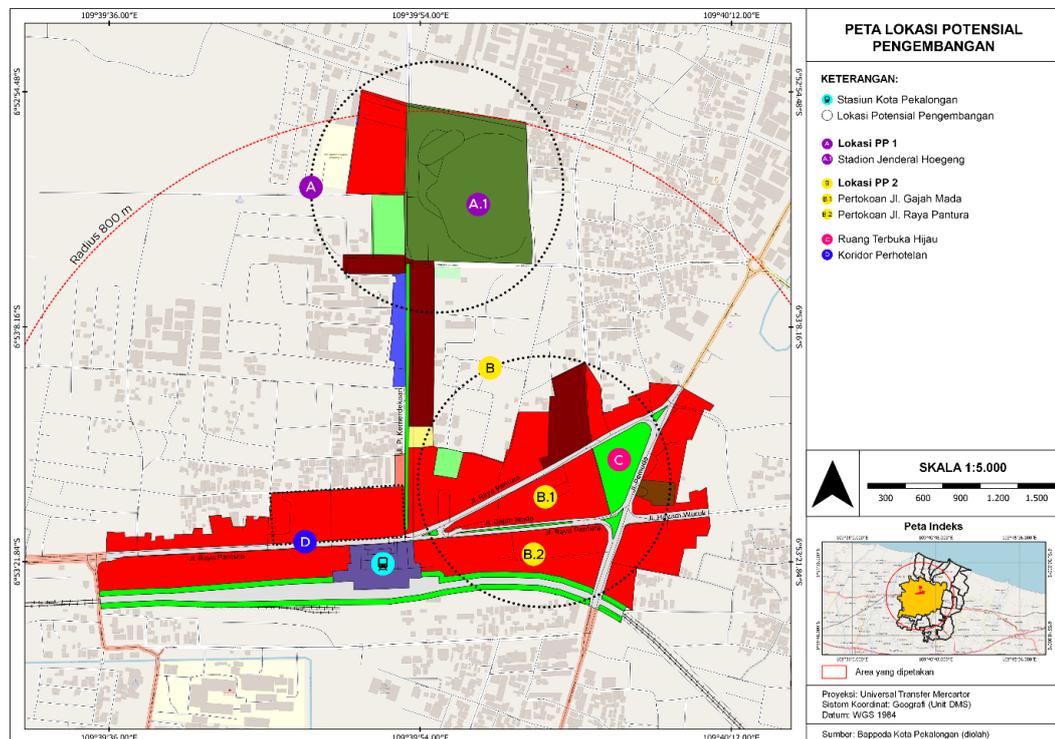
dilihat bahwasannya pola nilai lahan keempat (Sangat Potensial) terdapat pada sepanjang koridor Jl. Raya Pantura; Jl. Gajah Mada; Jl. Pemuda; Jl. Hayam Wuruk; Jl. P. Kemerdekaan dan jalan lain yang menjadi akses utama dengan kelengkapan sarana dan prasarana yang paling memadai dibandingkan dengan kawasan lain. Hal ini disebabkan karena semakin dekat lokasi dengan akses utama dengan penyediaan sarana prasarana yang memadai, maka nilai lahan di lokasi tersebut cenderung akan semakin besar. Kawasan dengan pola nilai lahan ini mempunyai kecenderungan terletak di sepanjang jalan besar di wilayah penelitian, salah satunya menjadikan pusat kegiatan bisnis koridor (*commercial strip*) sepanjang Jl. Hayam Wuruk hingga Alun-Alun Kota Pekalongan.

Setelah didapatkan pola nilai lahan yang dihasilkan dari proses analisis *overlay* zona nilai tanah (ZNT) dan guna lahan yang didukung ketersediaan jaringan jalan, didapati kawasan yang berpotensi untuk dilakukan pengembangan LVC di wilayah penelitian. Secara umum, kawasan potensial pengembangan berada pada radius 800 meter dari Stasiun Kota Pekalongan. Ditambah, implementasi *land value capture* (LVC) dalam studi ini berfokus untuk pengembangan kawasan berbasis transit/TOD. Berikut ini merupakan kawasan potensial yang dapat dikembangkan dengan pendekatan strategi *land value capture* (LVC) dengan potensi yang melekat di dalamnya yang memperkuat kawasan ini dipilih menjadi kawasan potensial sebagai lokasi pengembangan dengan pendekatan LVC.

Tabel 5.5 Potensi Kawasan Potensial Pengembangan Land Value Capture

NO.	POTENSI	SUMBER
1.	Rencana Pengembangan kawasan berbasis transit/TOD pada Kawasan Stasiun Kota Pekalongan dan Rencana Peningkatan dan pengembangan Stasiun Kereta Api;	Dokumen Konsep Pengembangan TOD Center di Sekitar Batik Plaza Kota Pekalongan Tahun 2020; RTRW Kota Pekalongan
2.	Pengembangan koridor komersial (<i>commercial strip</i>) di sepanjang Jl. Hayam Wuruk hingga Alun-Alun Kota Pekalongan;	
3.	Aset lahan milik Pemerintah Kota Pekalongan;	Wawancara
4.	Relevansi dengan rencana pengembangan Stadion Jenderal Hoengeng; dan	
5.	Tingkat aksesibilitas tinggi yang didukung oleh ketersediaan jaringan jalan yang memadai.	Observasi Lapangan

Sumber: Peraturan Daerah Kota Pekalongan; Wawancara; Observasi Lapangan, 2023



Sumber: Analisis Peneliti, 2023

Gambar 5.7 Peta Lokasi Potensial Pengembangan

Lokasi potensial pengembangan land value capture (LVC) di wilayah penelitian (Gambar 5.7) berfokus pada pengembangan baru pada lokasi-lokasi yang dinilai paling mempunyai potensi untuk dikembangkan dibandingkan dengan wilayah lainnya. Ditambah, pertimbangan lain seperti kepemilikan aset pemerintah

yang dapat dijadikan stimulus dalam pengembangan kedepannya. Berdasarkan seluruh pertimbangan dan analisis yang telah dilakukan, terpilih 3 (tiga) lokasi. Lokasi yang dimaksud di antaranya (1) Stadion Jenderal Hoegeng; (2) Kawasan Pertokoan di Jl. Gajah Mada; dan (3) Kawasan Pertokoan di Jl. Raya Pantura.

C. ANALISIS PENENTUAN INSTRUMEN LVC UNTUK PENGEMBANGAN KAWASAN STASIUN KOTA PEKALONGAN

1. Kebijakan/Regulasi Pendukung Implementasi LVC di Kawasan Stasiun Kota Pekalongan

Berikut ini merupakan kajian regulasi yang berpotensi mendukung implementasi LVC di wilayah penelitian.

a) Kebijakan Peraturan Pengembangan Lahan

Peraturan pengembangan lahan erat hubungannya dengan praktik pengembangan wilayah dengan instrumen LVC. Oleh karenanya, kajian regulasi terkait peraturan pengembangan lahan penting untuk dilakukan. Kebijakan peraturan pengembangan lahan yang akan dibahas dalam kajian regulasi ini adalah Peraturan Daerah Kota Pekalongan No. 9 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Pekalongan No. 30 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekalongan Tahun 2009-2029. Berikut ini bentuk regulasi dari peraturan daerah tentang RTRW Kota Pekalongan yang dapat mendukung implementasi LVC di wilayah penelitian.

Tabel 5.6 Kebijakan/Regulasi terkait Peraturan Pengembangan Lahan

Substansi	Deskripsi Pendukung
-----------	---------------------

Substansi	Deskripsi Pendukung
Peraturan Daerah Kota Pekalongan No. 9 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Pekalongan No. 30 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekalongan Tahun 2009-2029	
Pasal 7: Strategi pengembangan kawasan perdagangan jasa	<p>Dalam meningkatkan peran Kota Pekalongan sebagai pusat kegiatan wilayah (PKW) Petanglong dilakukan strategi pengembangan kawasan perdagangan dan jasa yang meliputi;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengembangkan kawasan perdagangan di kawasan pusat pelayanan kota dan kawasan sub pusat pelayanan kota. • Mengembangkan kawasan perdagangan dan jasa yang terintegrasi dengan pengembangan wisata belanja, • Menghubungkan pusat-pusat pelayanan dengan system jaringan jalan, • Meningkatkan integrase system antar moda • Mengembangkan fasilitas TOD. <p>Hal tersebut menunjukkan adanya pengembangan pusat kegiatan yang saling terhubung melalui jaringan jalan dan terintegrasi system antar moda. Selain itu didukung dengan adanya pengembangan fasilitas TOD. Adanya rencana pengembangan ini, akan sangat relevan untuk dihubungkan dengan implementasi LVC yang salah satu instrumennya menggunakan prinsip joint development/pengembangan bersama. Dimana instrumen ini seringkali dikaitkan dengan pengembangan kawasan menggunakan konsep TOD yang sistem transportasi umum dengan penggunaan lahan pada kawasan transit dan sekitarnya.</p>
Pasal 15, menjelaskan mengenai pusat kegiatan	Wilayah penelitian berdasarkan bunyi pasal ini direncanakan akan dikembangkan sebagai sistem pusat pelayanan (PPK) perkotaan yang berada di Kelurahan Kauman dan Bendan Kergon. Selain itu wilayah penelitian juga menjadi Sub Pusat Pelayanan Kota (SPPK) Kecamatan Pekalongan Barat yang berada di Kelurahan Tirto. Serta wilayah penelitian menjadi pusat lingkungan (PL) Kecamatan Pekalongan Barat yang berada di Kelurahan Pringharjo.
Pasal 32, Pengembangan sarana & prasarana jalur pejalan kaki	Wilayah penelitian berdasarkan bunyi pasal ini masuk dalam kawasan pengembangan jalur pejalan kaki. Hal ini tentunya dapat mendukung konsep TOD dengan memberi kenyamanan bagi pejalan kaki, dikarenakan wilayah tersebut berada di koridor jalan nasional yang memiliki intensitas kendaraan cukup padat dibanding dengan kelas jalan di bawahnya.
Pasal 54, Kawasan strategis dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi	Wilayah penelitian berdasarkan bunyi pasal ini masuk dalam kawasan strategis dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi berupa kawasan perdagangan jasa yang berada di koridor jalan utama (dapat diamati pada Gambar Peta Kawasan Strategis

Substansi	Deskripsi Pendukung
Pasal 55, Kawasan strategis dari sudut kepentingan sosial budaya	Wilayah penelitian berdasarkan bunyi pasal ini masuk dalam Kawasan strategis dari sudut kepentingan sosial budaya sebagai kawasan heritage salah satunya berada di Kelurahan Padukuhan Kraton Kecamatan Pekalongan Utara. Kawasan Cagar Budaya salah satunya berada di Kelurahan Klego. Serta Lingkungan etnis kampung arab dan pecinan yang berada di Kelurahan Kauman, Kecamatan Pekalongan Timur.
Pasal 69,, Menjelaskan ketentuan umum peraturan zonasi peruntukan kawasan	Dalam pasal ini dijelaskan mengenai ketentuan umum intensitas bangunan seperti KLB maksimum, KDB maksimum, KDH minimum, GSB minimum, Tinggi bangunan maksimum. Pada kawasan komersil disekitar TOD ketentuan intensitas bangunan dapat digunakan sebagai alat LVC dengan memberi disinsentif bagi pengembang yang ingin meningkatkan jumlah lantai bangunannya tentunya dengan pemberian kompensasi seperti menyediakan lahan bagian depan guna pelebaran jalur pejalan kaki.

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Implementasi LVC untuk pengembangan TOD dikaitkan dengan regulasi yang termuat dalam Peraturan Daerah Kota Pekalongan No. 9 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Pekalongan No. 30 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekalongan Tahun 2009-2029, kondisi cukup mendukung. Regulasi dalam peraturan daerah ini membahas pengembangan perkotaan yang sejalan dengan kebutuhan pengembangan perkotaan dengan menggunakan strategi LVC. Regulasi tersebut menjelaskan rencana pengembangan perkotaan dengan mengintegrasikan antar pusat kegiatan melalui jaringan jalan, antar moda, pengembangan fasilitas TOD. Pengembangan Kawasan juga diatur mengenai pengaturan zonasi termasuk intensitas bangunan untuk masing-masing aktivitas, dan penjelasan lain yang dapat membantu dan mendukung implementasi LVC untuk pengembangan kawasan TOD Stasiun Pekalongan.

b) Kebijakan Sistem Perpajakan

Peraturan terkait kebijakan sistem perpajakan menjadi hal yang juga sangat relevan dengan praktik implementasi LVC pada suatu wilayah. Oleh karenanya, kajian regulasi terkait peraturan perpajakan penting dilakukan. Berikut ini bentuk regulasi dari peraturan daerah yang dapat mendukung implementasi LVC di wilayah penelitian, dimana memfokuskan pada ketentuan besaran tarif pajak pada masing-masing jenis pajak.

Tabel 5.7 Kebijakan/Regulasi terkait Sistem Perpajakan

Substansi	Deskripsi Pendukung
Perda Kota Pekalongan No. 8 Tahun 2010 Tentang Bea Perolehan Hak Atas Tanah & Bangunan	
Pasal 5, dasar pengenaan	Dasar pengenaan BPHTB adalah NJOP
Pasal 6, Tarif Pajak	5%
Pasal 7, tata cara perhitungan pajak	Perhitungan pajak dengan cara dengan mengalikan tarif dengan dasar pengenaan pajak, setelah dikurangi Nilai Perolehan Objek Pajak Tidak Kena
Perda Kota Pekalongan No. 3 Tahun 2011 Tentang Pajak Hotel	
Pasal 5, dasar pengenaan	Jumlah pembayaran atau yang seharusnya dibayar kepada Hotel.
Pasal 6, Tarif Pajak	10%
Pasal 7, tata cara perhitungan pajak	Perhitungan pajak dengan cara mengalikan tarif dengan dasar pengenaan pajak
Perda Kota Pekalongan No. 4 Tahun 2011 Tentang Pajak Restoran	
Pasal 5, dasar pengenaan	jumlah pembayaran yang diterima atau yang seharusnya diterima Restoran..
Pasal 6, Tarif Pajak	10%
Pasal 7, tata cara perhitungan pajak	Perhitungan pajak dengan cara mengalikan tarif dengan dasar pengenaan pajak
Perda Kota Pekalongan No. 8 Tahun 2011 Tentang Pajak Bumi dan Bangunan Pedesaan & Perkotaan	
Pasal 5, dasar pengenaan	Dasar pengenaan Pajak Bumi dan Bangunan Perdesaan dan Perkotaan adalah NJOP
Pasal 6, Tarif Pajak	0,1%
Pasal 7, tata cara perhitungan pajak	Perhitungan pajak dengan cara mengalikan tarif dengan dasar pengenaan pajak, setelah dikurangi Nilai Jual Objek Pajak Tidak Kena Pajak
Perda Kota Pekalongan No. 9 Tahun 2011 Tentang Pajak Parkir	
Pasal 5, dasar pengenaan	Jumlah pembayaran atau yang seharusnya dibayar kepada penyelenggara tempat Parkir
Pasal 6, Tarif Pajak	Penyelenggara tempat parkir yang memungut sewa parkir kepada penerima jasa parkir dengan menggunakan:

Substansi	Deskripsi Pendukung
	<ul style="list-style-type: none"> a. tarif sewa parkir tetap dan parkir khusus dikenakan pajak parkir sebesar 20% persen dari pembayaran; b. tarif sewa parkir progresif dikenakan pajak parkir sebesar 25% (dua puluh lima) persen dari pembayaran; c. tarif sewa parkir vallet atau parkir yang memberikan pelayanan sejenis, dikenakan pajak parkir sebesar 30% pembayaran; d. Penyelenggara tempat parkir yang tidak memungut sewa parkir dikenakan pajak parkir sebesar 20% (dua puluh) persen dari jumlah pembayaran yang seharusnya dibayar kepada penyelenggara parkir.
Pasal 7, tata cara perhitungan pajak	Perhitungan pajak dengan cara mengalikan tarif dengan dasar pengenaan pajak
Perda Kota Pekalongan No. 12 Tahun 2011 Tentang Pajak Reklame	
Pasal 3, Objek pajak	<ul style="list-style-type: none"> a. reklame papan/billboard/videotron/megatron dan sejenisnya; b. reklame kain; c. reklame melekat, stiker; d. reklame selebaran; e. reklame berjalan, termasuk pada kendaraan; reklame udara; g. reklame apung; h. reklame suara; i. reklame film/slide; dan j. reklame peragaan
Pasal 5, dasar pengenaan	<p>Dasar pengenaan pajak adalah nilai sewa reklame. (2) Dalam hal reklame diselenggarakan oleh pihak ketiga, nilai sewa reklame sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan berdasarkan nilai kontrak reklame</p> <p>Dalam hal reklame diselenggarakan sendiri, nilai sewa reklame sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dihitung dengan memperhatikan faktor jenis, bahan yang digunakan, lokasi penempatan, waktu jangka waktu penyelenggaraan, jumlah, dan ukuran media reklame</p>
Pasal 6, tarif pajak	25%
Perda Kota Pekalongan No. 12 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Perda Kota Pekalongan NO. 11 Tahun 2011 Tentang Pajak Hiburan	
Pasal 6, Jenis objek pajak hiburan & tarif pajak	<ul style="list-style-type: none"> 1. Tontonan film sebesar 20%; 2. Pergelaran kesenian, musik, tari dan/atau busana berkelas nasional sebesar 15% dan pertunjukan kesenian, musik, tari dan/atau busana berkelas internasional sebesar 20% ; 3. Kontes kecantikan berkelas nasional sebesar 15% (lima belas persen), & kontes kecantikan berkelas internasional sebesar 20%; 4. Diskotik, karaoke, klub malam dan sejenisnya, sebesar 30% (tiga puluh persen); 5. Sirkus, akrobat, sulap dan lomba binaraga berkelas nasional, sebesar 15 % & sirkus, akrobat, sulap dan lomba binaraga berkelas internasional, sebesar 20 %; 6. Permainan bilyard dan bowling yang menggunakan pendingin ruangan (air conditioner) dikenakan pajak

Substansi	Deskripsi Pendukung
	sebesar 25% dan permainan bilyard dan bowling yang tidak menggunakan pendingin ruangan (air conditioner) dikenakan pajak sebesar 20% ; 7. Pacuan kuda dan kendaraan bermotor, sebesar 25% ; 8. Permainan ketangkasan, sebesar 25%; 9. Panti pijat, refleksi, mandi uap/spa dan pusat kebugaran (fitness center), sebesar 30%; 10. Pertandingan olahraga berkelas nasional, sebesar 10% dan pertandingan olahraga berkelas internasional, sebesar 15%.

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Berdasarkan penjelasan tersebut, ketersediaan regulasi terkait sistem perpajakan (berfokus pada tarif pajak daerah) cukup mendukung dalam implementasi LVC di wilayah penelitian. Regulasi dari kebijakan tersebut telah menjelaskan ketentuan dan besaran tarif pajak daerah secara jelas. Oleh karenanya, ketersediaan regulasi ini tentunya mendukung dan dapat dijadikan sebagai salah satu dasar/pedoman untuk menentukan besaran nilai yang dapat ditangkap menggunakan strategi land value capture (LVC) terutama instrumen yang berbasis pajak.

2. Instrumen LVC untuk Pengembangan Kawasan TOD di Kawasan Stasiun Kota Pekalongan

Penentuan instrumen land value capture (LVC) yang relevan/tepat untuk diimplementasikan di wilayah penelitian dilakukan dengan menggunakan aspek/dimensi yang dikeluarkan oleh Iacono et al., (2009) untuk merumuskan instrumen dengan kriteria sesuai dengan instrumen yang dibutuhkan. Selanjutnya aspek/dimensi tersebut dimodifikasi terhadap kebutuhannya di wilayah penelitian. Aspek/dimensi sebagai dasar penentuan instrumen land value capture (LVC) yang tepat adalah sebagai berikut.

Tabel 5.8 Dimensi/Kriteria Penentuan Instrumen Land Value Capture (LVC)

Strategi Penangkapan Nilai Lahan (Instrumen LVC)	Kriteria Penentuan Instrumen LVC								
	Kontributor		Lokasi Pengembangan			Jenis Pengembangan		Kepemilikan Aset	
	Pemilik Lahan	Pengembang	Kawasan On-site	Kawasan Terbatas	Seluruh Wilayah Yuridiksi	Kawasan Baru	Kawasan Lama	Publik	Privat
Land Value Tax	•				•	•	•	•	
Special Assessments	•			•			•	•	
Leveraging G. Land	•			•			•	•	
Joint Development		•	•	•		•	•	•	•
Air Right		•	•			•		•	•
Land Readjustment	•	•	•				•	•	•

Sumber: (Iacono, et al., 2009)

Aspek/dimensi yang digunakan dalam penentuan strategi penangkapan nilai lahan (LVC) kemudian digunakan untuk melihat kebutuhan pengembangan pada kawasan potensial penerapan LVC. Hal ini dilakukan untuk melihat kesesuaian/kesamaan kriteria yang menjadi acuan dalam penentuan instrumen LVC ketika diaplikasikan pada arahan Kawasan potensial penerapan LVC. Kebutuhan pengembangan pada masing-masing Kawasan potensial telah disesuaikan dengan kondisi lapangan yang didukung dengan literatur.

Tabel 5.9 Aplikasi Aspek/Dimensi Penentuan Instrumen LVC dalam Penggunaan Lahan

Arahan Kawasan Potensial Penerapan Instrumen LVC	Kriteria Penentuan Instrumen LVC								
	Kontributor		Lokasi Pengembangan			Jenis Pengembangan		Kepemilikan Aset	
	Pemilik Lahan	Pengembang	Kawasan On-site	Kawasan Terbatas	Seluruh Wilayah Yuridiksi	Kawasan Baru	Kawasan Lam	Publik	Privat
Stadion Hoegeng		•	•			•	•	•	
Ex Sri Ratu dan kawasan pertokoan di sisi timurnya	•	•	•				•	•	•
Pertokoan di sisi timur stasiun	•	•	•				•	•	•

Sumber: (Iacono, et al., 2009) dengan modifikasi, 2023

Secara umum, kawasan potensial yang dikembangkan dengan pendekatan LVC yaitu Stadion Hoegeng, Ex. Sri Ratu dan kawasan pertokoan di sisi timurnya, dan area pertokoan di sisi timur stasiun. Proses yang dilakukan untuk menentukan plotting titik merah pada Tabel 5.9 di atas dilakukan dengan melihat kebutuhan pengembangan pada masing-masing kawasan potensial. Kebutuhan pengembangan ini didapatkan dari identifikasi kondisi lapangan yang didukung dengan studi literatur dan informasi narasumber. Berikut penjelasan mengenai aspek penentuan instrument LVC dalam penggunaan lahan.

a) Kawasan Stadion Hoegeng

- 1) Aspek contributor, yang berkontribusi dalam mendukung pengembangan kawasan Stadion Hoegeng dalam rangka mendukung pengembangan Kawasan TOD Pekalongan yaitu pengembang. Hal ini dikarenakan kondisi stadion yang kurang mendapat perawatan, terdapat infrastruktur yang rusak seperti tribun. Stadion merupakan asset pemkot dan pengelolaan juga dilakukan oleh pemkot.
- 2) Aspek lokasi pengembangan kawasan tersebut masuk dalam awasan onsite yaitu Kawasan Stadion Hoegeng saja.
- 3) Aspek jenis pengembangan berupa kawasan lama yaitu Stadion Hoegeng. Menimbang stadion yang kurang mendapat perhatian dari segi pengelolaan terbukti dengan tribun selatan yang roboh, menimbulkan keributan setelah pertandingan yang dapat mengganggu keamanan menimbang jarak stadion dengan stasiun (pusat TOD) yang cukup dekat (± 800 m). Selain itu menimbang Kota Pekalongan yang disebut sebagai Kota Batik Dunia, Kota Mice, maupun event. Memungkinkan kawasan stadion

dapat di *reuse* menjadi kawasan yang lebih komersial seperti Gedung Pertemuan (*Auditorium Hall*) yang dapat mendukung *branding* kota pekalongan tersebut. Hal tersebut didukung dengan adanya rencana pembangunan TOD dengan pusat Stasiun Pekalongan.

- 4) Aspek kepemilikan lahan stadion masuk kategori lahan publik. Dikarenakan lahan stadion digunakan untuk kegiatan publik seperti olahraga. Lahan stadion milik pemerintah kota dan pengelolaan stadion saat ini dilakukan oleh pemerintah kota juga.

b) Kawasan Ex Sri Ratu & pertokoan di sisi timurnya

- 1) Aspek kontributor yang berkontribusi dalam mendukung pengembangan kawasan Ex Sri Ratu & pertokoan di sisi timurnya dalam rangka mendukung pengembangan Kawasan TOD Pekalongan yaitu pengembang dan pemilik lahan. Dalam dokumen Pengembangan TOD Kawasan Stasiun Kota Pekalongan kawasan tersebut terdapat asset milik pemerintah kota berupa ex Sri Ratu (Ex Batik Plaza), *Convention Hall Atrium* dan area parker Atrium. Lahan tersebut merupakan lahan milik pemerintah Kota Pekalongan dan melibatkan swasta dalam pengembangannya. Namun saat ini telah terbengkalai dan telah habis masa kerjasamanya.
- 2) Aspek lokasi pengembangan kawasan tersebut masuk dalam kategori kawasan onsite yaitu Kawasan Ex Sri Ratu & pertokoan di sisi timur saja.
- 3) Aspek jenis pengembangan berupa kawasan lama, Ex Sri Ratu & pertokoan di sisi timurnya.
- 4) Aspek kepemilikan lahan berupa lahan publik dan private. Lahan ex Sri Ratu (Ex Batik Plaza), *Convention Hall Atrium*

dan area parkir Atrium merupakan lahan milik pemerintah kota, dan beberapa pertokoan milik private.

c) Kawasan pertokoan timur stasiun

- 1) Aspek contributor yang berkontribusi dalam mendukung pengembangan TOD Kota Pekalongan yaitu pengembang. Hal ini dikarenakan lahan Kawasan tersebut merupakan lahan milik PT KAI yang disewa untuk pertokoan.
- 2) Aspek lokasi pengembangan kawasan tersebut masuk dalam kategori kawasan onsite/pada kawasan tersebut saja.
- 3) Aspek jenis pengembangan berupa kawasan lama dan baru. Kawasan lama (kawasan eksisting saat ini) berupa pertokoan dan kawasan baru berupa lahan kosong.
- 4) Aspek kepemilikan lahan berupa lahan private milik PT KAI.

Selanjutnya, penjelasan di bawah ini akan menggabungkan aspek penentuan instrumen yang sudah dijelaskan sebelumnya. Semakin banyak kesamaan aspek yang muncul pada Kawasan potensial dan strategi penangkapan nilai (instrumen) LVC, dipilih sebagai instrumen yang paling tepat. Hal ini mengindikasikan adanya kesamaan kondisi atau kebutuhan dari instrumen LVC yang ditawarkan dengan kebutuhan pengembangan pada masing-masing kawasan potensial. Berikut ini merupakan hasil perbandingan kesesuaian kriteria penentuan instrumen LVC dengan Kawasan potensial di wilayah penelitian. Titik hitam menunjukkan kebutuhan dan kemungkinan instrumen LVC dapat diterapkan pada aspek yang digunakan dalam menangkap nilai. Titik merah merupakan kebutuhan pengembangan Kawasan potensial yang disesuaikan dengan aspek/dimensi yang sama.

a) Kawasan Stadion Hoegeng

Berikut penentuan instrument LVC untuk Kawasan Stadion Hoegeng yang dapat diamati pada Tabel 5.10.

Tabel 5.10 Instrumen LVC untuk Kawasan Stadion Hoegeng

Strategi Penangkapan Nilai Lahan (Instrumen LVC)	Kriteria Penentuan Instrumen LVC								
	Kontributor		Lokasi Pengembangan			Jenis Pengembangan		Kepemilikan Aset	
	Pemilik Lahan	Pengembang	Kawasan On-site	Kawasan Terbatas	Seluruh Wilayah Yuridiksi	Kawasan Baru	Kawasan Lama	Publik	Privat
Land Value Tax	•	•	•		•	•	••	••	
Special Assessments	•	•	•	•			••	••	
Leveraging G. Land	•	•	•	•			••	••	
Joint Development		••	••	•		•	••	••	•
Air Right		••	••			•	•	••	•
Land Readjustment	•	••	••				••	••	•

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Berdasarkan Tabel 5.10 di atas, Instrumen LVC yang tepat diimplementasikan pada Kawasan Stadion Hoegeng yaitu *Land Readjustment* dan *Joint Development*. Namun *Joint Development* menjadi instrument LVC yang paling relevan untuk diterapkan. Kondisi tersebut didukung melalui pengertian joint development yang dapat diartikan sebagai pembangunan infrastruktur publik yang melibatkan kemitraan atau hubungan atau kerjasama pemerintah dan badan usaha, saling tawar menawar untuk mencapai kesepakatan, saling berhubungan secara berkesinambungan atau jangka panjang, serta terdapat pembagian peran tanggung jawab dan resiko secara adil. Publik biasanya sebagai fasilitator dengan menyediakan tanah, pembebasan pajak, dan utilitas lainnya,

mitar bertanggung jawab merancang, membiayai, membangun, dan mengoperasikan fasilitas (Osei-Kyei & Chan, 2021). Selain itu mengingat stadion merupakan asset pemerintah kota yang kurang mendapatkan pengelolaan terbukti terdapat beberapa infrastruktur yang rusak seperti tribun yang roboh disisi timur dan selatan (Prabowo, 2018). Pemerintah merasa kualahan dengan kondisi anggaran dan personil yang terbatas dalam perawatan stadion yang memiliki luas ± 4 ha (Radio Kota Batik Pekalongan, 2022). Oleh karena itu keterlibatan pengembang diperlukan untuk mengembangkan kawasan tersebut.

Stadion yang kurang mendapat perawatan menunjukkan stadion kurang menguntungkan, memungkinkan kawasan stadion dapat dialihfungsikan menjadi kawasan yang lebih komersial seperti Gedung Pertemuan (*Auditotium Hall*) yang dapat mendukung aktivitas Kota Pekalongan sebagai Kota Batik, Pusat pusat perdagangan jasa Petanglong, Kota yang berkembang kearah *Meeting, Incentive, Convention, and Exhibition* (MICE). Salah satu contoh Gedung Pertemuan yang ada di Indonesia yaitu Sentul Sentul International Convention Center (SICC). Gedung ini merupakan Gedung pertemuan multifungsi dengan kaspasitas 10.000 orang (dapat diamati pada Gambar. Gedung ini pernah digunakan untuk menggelar kontes kecantikan internasional, konser musik, acara politik, dan lainnya.



Sumber : wikipedia.org & ar.inspiredpencil.com

Gambar 5.8 Sentul Sentul International Convention Center (SICC)

Pemindahan stadion juga pernah dilakukan di DKI Jakarta. Stadion Lebak Bulus yang berlokasi di Cilandak, Jakarta Selatan akan diganti dengan membangun stadion bertaraf internasional di Lahan Taman Bersih Manusiawi Wibawa (BMW), Sunter, Jakarta Utara dan Pesanggrahan (Ulu Jami, Jakarta Selatan). Pemindahan tersebut dikarenakan adanya pembangunan Stasiun Terminal *Mass Rapid Transit* (MRT) DKI Jakarta (Nurchayani, Ida, 2014). Selain itu pemindahan stadion juga dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Kendal. Stadion utama Kabupaten Kendal berpindah dari Stadion Madya Kendal, Ngilir, Kecamatan Kendal ke Stadion Bahurekso, Kebondalem, Kecamatan Kendal yang lebih lengkap. Stadion lama saat ini sudah tidak terpakai dan mendapat usulan untuk dialihfungsikan untuk pelebaran RSUD Dr. Soewondo, Kendal (Dini, 2017).

Berdasarkan contoh kasus pemindahan stadion di beberapa daerah, memungkinkan Stadion Hoegeng dipindah dan lahan stadion dialihfungsikan sebagai sebagai gedung pertemuan yang dapat menampung pengunjung cukup besar ± 10.000 pengunjung. Hal ini tentunya didukung adanya kemudahan aksesibilitas, dekat dengan stasiun (± 800 m),

jalur pintura, exit tol, rencana pekalongan baru disekitar exit tol, dekat dengan Kawasan Industri Terbadu (KIT) Batang & PLTU Batang, Kota Pekalongan sebagai pusat kegiatan Petanglong, dikenal sebagai Kota Batik Dunia, Kota yang berkembang sebagai kota jasa *Meeting, Incentive, Convention, and Exhibition* (MICE) dalam skala Petanglong dan Nasional, Kota Event. Selain itu ada rencana pembangunan dan pengembangan pusat TOD di Stasiun Kota Pekalongan.

b) Kawasan Ex Sri Ratu (Ex Batik Plaza) & pertokoan di sisi timurnya

Berikut penentuan instrument LVC untuk Kawasan Ex Sri Ratu (Ex Batik Plaza) & pertokoan di sisi timurnya yang dapat diamati pada Tabel 5.11.

Tabel 5.11 Instrumen LVC untuk Kawasan Ex Sri Ratu (Ex Batik Plaza) & pertokoan di sisi timurnya

Strategi Penangkapan Nilai Lahan (Instrumen LVC)	Kriteria Penentuan Instrumen LVC								
	Kontributor		Lokasi Pengembangan			Jenis Pengembangan		Kepemilikan Aset	
	Pemilik Lahan	Pengembang	Kawasan On-site	Kawasan Terbatas	Seluruh Wilayah Yuridiksi	Kawasan Baru	Kawasan Lama	Publik	Privat
Land Value Tax	••	•	•		••	•	••	••	•
Special Assessments	••	•	•	•	•		••	••	•
Leveraging G. Land	••	•	•	•	•		••	••	•
Joint Development	•	••	••	•	•	•	••	••	••
Air Right	•	••	••		•	•	•	••	••
Land Readjustment	••	••	••		•		••	••	••

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Berdasarkan Tabel 5.11 di atas, Instrumen LVC yang tepat diimplementasikan pada Kawasan Ex Sri Ratu (Ex Batik Plaza) & pertokoan di sisi timurnya yaitu *land readjustment, joint development, land value tax, dan air right*. Instrumen *joint development* dapat diterapkan mengingat Sri Ratu (Ex Batik

Plaza), *Convention Hall Atrium* dan area parkir *Atrium* sebelumnya dikembangkan oleh pengembang. Menurut Laporan Konsep Desain Pengembangan TOD Center Di Sekitar Batik Plaza Kota Pekalongan, 2020, bentuk kerjasama berupa Build Operate Transfer (BOT) untuk Sri Ratu (Ex Batik Plaza) dan system Bangun Guna Serah (BGS) untuk *Convention Hall Atrium* dan area parkir *Atrium*. Mulai tahun 2019 bangunan tersebut sudah tutup dan tidak memiliki aktivitas, karena sewa sudah habis. Bangunan komersial tersebut memiliki letak yang strategis, berdekatan dengan lokasi stasiun Besar Kota Pekalongan yang memiliki mobilitas tinggi dan berada di pusat Kota Pekalongan. Namun terdapat kendala berupa ruang parkir yang terbatas, jalur pejalan kaki yang tidak memadai.

Selain itu *land readjustment* diperlukan dalam menyediakan lahan parkir dan jaringan pejalan kaki Kawasan pertokoan. Mengingat letak pertokoan yang menghadap jalan pantura dan flow in and out yang berbaya karena berada tepat di tikungan jalan pantura yang memiliki mobilitas tinggi dengan pergerakan kendaraan berat yang cukup signifikan.

Land value tax juga dapat diterapkan oleh pemerintah atas pembangunan infrastruktur dikawasan tersebut. Hal ini dikarenakan nilai lahan akan semakin meningkat pada kawasan tersebut dan kawasan sekitarnya. Oleh karena itu pemerintah dapat meningkatkan pajak lahan atas kawasan yang sudah benar-benar berkembang. Sedangkan untuk *air right* memungkinkan belum dapat diterapkan dikarenakan belum adanya dukungan peraturan penggunaan lahan mengenai pemberian insentif & disinsentif terutama peningkatan KLB terutama pada kawasan tersebut.

c) Kawasan pertokoan timur stasiun

Berikut penentuan instrument LVC untuk kawasan pertokoan timur stasiun yang dapat diamati pada Tabel 5.12.

Tabel 5.12 Instrumen LVC untuk Kawasan Pertokoan Timur Stasiun

Strategi Penangkapan Nilai Lahan (Instrumen LVC)	Kriteria Penentuan Instrumen LVC								
	Kontributor		Lokasi Pengembangan			Jenis Pengembangan		Kepemilikan Aset	
	Pemilik Lahan	Pengembang	Kawasan On-site	Kawasan Terbatas	Seluruh Wilayah Yuridiksi	Kawasan Baru	Kawasan Lama	Publik	Privat
Land Value Tax	••	•	•		••	•	••	••	
Special Assessments	••	•	•	•	•		••	••	
Leveraging G. Land	••	•	•	•	•		••	••	
Joint Development		••	••	•	•	•	••	••	•
Air Right		••	••		•	•	•	••	•
Land Readjustment	••	••	••		•		••	•	•

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Berdasarkan Tabel 5.12 di atas, Instrumen LVC yang tepat diimplementasikan pada kawasan pertokoan timur stasiun yaitu *joint development*, *land readjustment*, dan *land value tax*. Berdasarkan Laporan Konsep Desain Pengembangan TOD Center di Sekitar Batik Plaza Kota Pekalongan, 2020, informasi narasumber, kondisi eksisting Kawasan tersebut. Lahan kawasan pertokoan timur stasiun ini milik PT KAI yang disewa oleh pengembang untuk pertokoan menghadap Jalan Gajah Mada dan di Ex Pasar Sayun. Pertokoan Ex Pasar Sayun memiliki kendala berupa pertokoan tidak menghadap jalan utama dan saat ini pertokoan dimanfaatkan untuk pergudangan. Padahal pertokoan tersebut berlokasi di timur stasiun yang memiliki aktivitas dan mobilisasi tinggi. Selain itu lahan Ex Pasar Sayun saat ini difungsikan sebagai tempat parkir truck untuk bongkar muat barang dan masih terdapat penjual ikan hias. Kendala

yang dialami berupa lokasi yang sepi, akses masuk yang kurang strategis berada di tikungan jalan berdekatan dengan rel kereta api yang dapat menimbulkan kemacetan adanya akses masuk ke lokasi ex pasar sayun. Kawasan tersebut juga terdapat Gedung Logistik PT KAI Kota Pekalongan yang saat ini dimanfaatkan sebagai gedung olahraga & kios/warung makan. Padahal bangunan tersebut merupakan salah satu bangunan heritage di Kota Pekalongan. Kendala yang dialami untuk menghidupkan kembali bangunan tersebut berupa tidak memiliki akses masuk yang strategis.

Joint development memungkinkan dapat diterapkan untuk menyediakan lahan parkir, pembangunan jalan masuk & jalan keluar ex pasar sayun, dan mengembalikan fungsi Gedung Logistik PT KAI Kota Pekalongan sebagai bangunan *heritage* yang perlu dijaga. Hal ini dikarenakan Ex Pasar Sayun saat ini masih kosong dan memungkinkan dapat dikembangkan untuk pembangunan lahan parkir dan perbaikan akses keluar masuk Ex Pasar Sayun, mengingat lahan parkir yang kurang memadai. Oleh karena itu perlu adanya keterlibatan PT KAI sebagai pemilik asset & pengembang. *Land readjustment* juga memungkinkan dapat diterapkan untuk menata jalur pejalan kaki di depan pertokoan, mengingat kawasan tersebut dekat dengan rel kereta, dan berada di samping jalur pintura yang memiliki mobilitas tinggi. Kenyamanan pejalan kaki perlu diperhatikan mengingat kawasan tersebut masuk dalam pusat pengemangan TOD sekitar stasiun yang harus ramah terhadap pejalan kaki.

Land value tax memungkinkan dapat diterapkan

dikarenakan lahan tersebut milik PT KAI (BUMN) yang disewa oleh pengembang untuk pertokoan. Adanya pengembangan TOD sekitar stasiun memungkinkan nilai lahan akan semakin naik dikawasan tersebut dan sekitarnya. Pemilik lahan dan pengembang mendapat keuntungan adanya pembangunan infrastruktur berupa kawasan tersebut semakin berkembang dan nilai lahan akan semakin meningkat. Adanya kenaikan nilai lahan tersebut, pemerintah dapat menangkap nilai lahan dengan meningkatkan pajak lahan. Hal yang perlu dipertimbangkan dalam meningkatkan pajak salah satunya kawasan tersebut harus berkembang terlebih dahulu.

D. STRATEGI IMPLEMENTASI LVC UNTUK PENGEMBANGAN KAWASAN TOD DI KAWASAN STASIUN KOTA PEKALONGAN

Adapun hasil penilaian matriks SWOT oleh expert sejumlah 5 (lima) orang yang mewakili masing-masing instansi dengan perspektif dan cara pandang yang berbeda dapat dilihat di bawah ini.

1. Land Value Tax

Land Value Tax menjadi instrumen yang terpilih untuk diterapkan pada kawasan potensial pertokoan timur stasiun dan pertokoan timur Ex Sri Ratu. Selanjutnya dilakukan identifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan tantangan implementasinya di wilayah penelitian menggunakan analisis SWOT. Komponen pada setiap SWOT diidentifikasi melalui berbagai informasi yang didapatkan dari informan dan survei sekunder baik jurnal, artikel, ataupun berita yang didapatkan dari internet. Berikut ini merupakan komponen masing-masing SWOT pada instrumen LVC Land Valur Tax.

Tabel 5.13 Matriks SWOT Instrumen Land Value Tax

Kekuatan	Kelemahan
Ketersediaan dukungan regulasi sistem perpajakan yang kuat.	Kurangnya pemahaman wajib pajak terhadap perubahan sistem perpajakan (termasuk sistem pembayaran)
Tingkat kepatuhan dan partisipasi wajib pajak semakin baik terbukti Jumlah pendapatan pajak semakin meningkat tiap tahunnya	Keterbatasan sumber daya manusia dalam melakukan pengecekan ulang ke daerah-daerah
Adanya inovasi terkait sistem perpajakan berupa SPPT Elektronik dan dapat diakses melalui website <i>pbb.pekalongankota.go.id</i> .	Kesulitan dalam menangkap potensi pajak baru seperti pembangunan baru
Peluang	Tantangan
Perkembangan wilayah Kota Pekalongan semakin pesat	Mendefinisikan taksiran nilai tanah terhadap besaran nilai yang harus dikenakan pada objek pajak.
Pembiayaan pembangunan bersumber dari pajak daerah sudah umum dilakukan di Indonesia.	Kemajuan teknologi (digitalisasi) yang harus diimbangi dengan kapasitas SDM (wajib pajak) yang mumpuni.
Kemajuan teknologi memudahkan dalam pembayaran pajak	Banjir rob mempengaruhi penurunan nilai lahan

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Proses selanjutnya yaitu melakukan analisis faktor internal (IFAS) dan eksternal (EFAS) pada masing-masing matriks SWOT. Instrumen ini menjadi instrumen pertama yang dinilai dengan masing-masing komponen pada matriks SWOT sebanyak tiga poin substansi. Adapun perhitungan skor untuk menghasilkan output bentuk strategi dari implementasi LVC dengan instrumen Land Value Tax dapat dilihat di bawah ini.

Tabel 5.14 Perhitungan Analisis Faktor Internal (IFAS) Instrumen Land Value Tax

No.	KEKUATAN	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Rating
1	Ketersediaan dukungan regulasi sistem perpajakan yang kuat.	15	3	0,170	0,511
2	Tingkat kepatuhan dan partisipasi wajib pajak semakin baik terbukti Jumlah pendapatan pajak semakin meningkat tiap tahunnya	14	2,8	0,159	0,445
3	Adanya inovasi terkait sistem perpajakan berupa SPPT Elektronik dan dapat diakses melalui website <i>pbb.pekalongankota.go.id</i> .	17	3,4	0,193	0,657
Sub total		46		0,523	1,614

No.	KELEMAHAN	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Ratin
1	Kurangnya pemahaman wajib pajak terhadap perubahan sistem perpajakan (termasuk sistem pembayaran)	15	3	0,170	0,511
2	Keterbatasan sumber daya manusia dalam melakukan pengecekan ulang ke daerah-daerah	13	2,6	0,148	0,384
3	Kesulitan dalam menangkap potensi pajak baru seperti pembangunan baru	14	2,8	0,159	0,445
Sub total		42		0,477	1,341
Total		88		1,000	

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Perhitungan skor faktor internal (IFAS) pada Tabel 5.14 memperlihatkan bahwa total skor faktor kekuatan sebesar 1,614 sedangkan total skor faktor kelemahan hanya sebesar 1,341. Hasil skoring ini mengindikasikan seluruh expert sependapat mengemukakan bahwasannya instrumen Land Value Tax yang akan aplikasikan di wilayah penelitian mempunyai kekuatan yang lebih besar dibandingkan dengan kelemahannya. Sedangkan untuk perhitungan faktor eksternal (EFAS) pada Tabel 5.15 di bawah menunjukkan bahwa total skor faktor peluang sebesar 1,594 sedangkan total skor faktor tantangan sebesar 1,802 yang artinya lebih besar. Hal ini berarti instrumen Land Value Tax mempunyai tantangan yang lebih besar dibandingkan peluang yang dapat dimanfaatkan.

Tabel 5. 15 Perhitungan Analisis Faktor Eksternal (EFAS) Instrumen Land Value Tax

No.	PELUANG	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Ratin
1	Perkembangan wilayah Kota Pekalongan semakin pesat	15	3	0,149	0,446
2	Pembiayaan pembangunan bersumber dari pajak daerah sudah umum dilakukan di Indonesia.	16	3,2	0,158	0,507
3	Kemajuan teknologi memudahkan dalam pembayaran pajak	18	3,6	0,178	0,642
Sub total		49		0,485	1,594

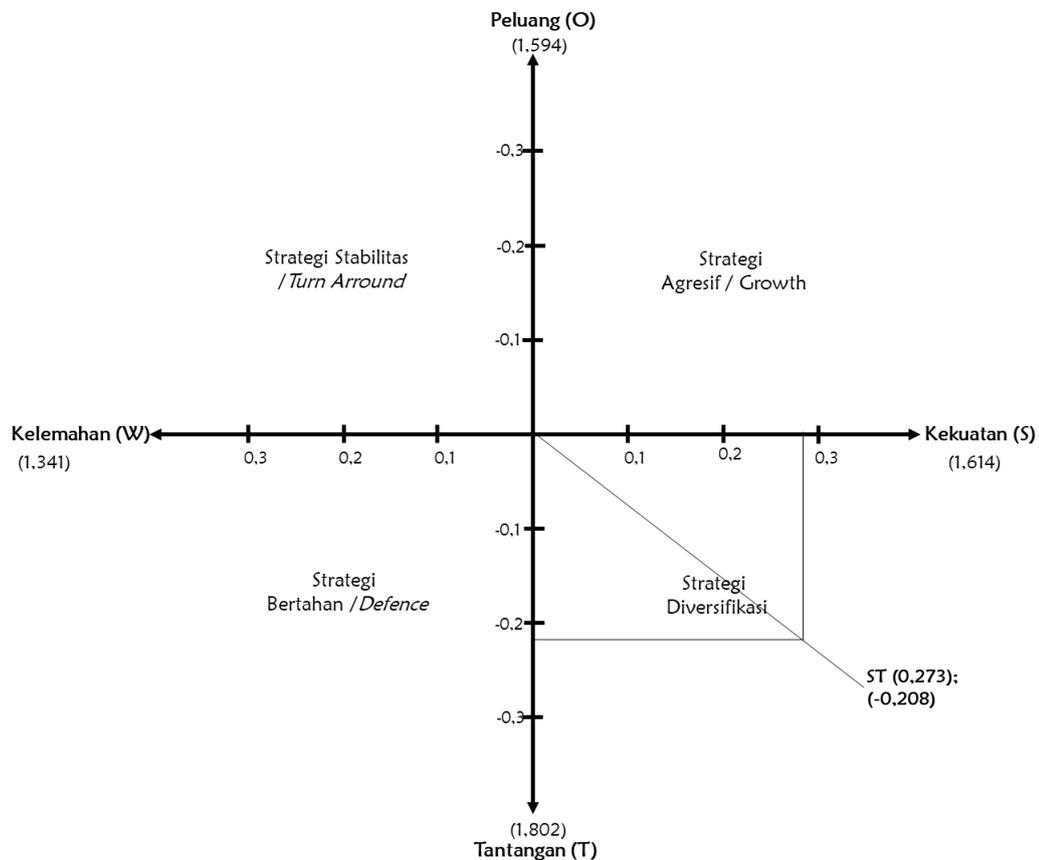
No.	TANTANGAN	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Ratin
1	Mendefinisikan taksiran nilai tanah terhadap besaran nilai yang harus dikenakan pada objek pajak.	15	3	0,149	0,446
2	Kemajuan teknologi (digitalisasi) yang harus diimbangi dengan kapasitas SDM (wajib pajak) yang mumpuni.	18	3,6	0,178	0,642
3	Banjir rob mempengaruhi penurunan nilai lahan	19	3,8	0,188	0,715
Sub total		52		0,554	1,802
Total		101		1,039	

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Hasil perhitungan faktor internal (IFAS) dan faktor eksternal (EFAS) yang telah dilakukan kemudian diterjemahkan pada diagram kartesius sebagai pertimbangan dalam perumusan bentuk strategi yang paling efektif yang dapat dilakukan. Dari hasil diagram kartesius pada Gambar 5.9 di bawah, diketahui bahwa bentuk strategi yang dapat dilakukan untuk mengimplementasikan LVC dengan instrumen land value tax yaitu bentuk Strategi Diversifikasi. Hal ini dikarenakan nilai total faktor internal (IFAS) sebesar (0,273) dan nilai total faktor eksternal sebesar (-0,208) yang artinya nilai tersebut berada pada Kuadran II dalam diagram kartesius.

Pada kondisi seperti ini dapat dikatakan bahwa walaupun instrumen ini bilamana diimplementasikan akan menghadapi tantangan yang besar tetapi masih mempunyai kekuatan yang dapat digunakan sebagai pendukung dan nilai tambah. Menurut simson (2016) menghadapi kondisi yang seperti ini dengan memanfaatkan dan menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang dengan cara diversifikasi strategi. Strategi S-T yang dapat dilakukan di antaranya (1) Sosialisasi terkait perpajakan kepada masyarakat bekerjasama dengan pemerintah kota dan stakeholder lainnya; (2) Program pelatihan peningkatan

kualitas SDM menghadapi era digitalisasi bekerjasama dengan pemerintah kota, pemerintah daerah dan stakeholder lainnya; dan (3) Pemanfaatan dan penciptaan kembali inovasi sistem pelayanan perpajakan didukung dengan peraturan yang kuat, mengikat dan mudah dipahami masyarakat, termasuk pemungutan pajak di kawasan perdagangan dan jasa yang pada analisis regresi menjadi variabel/faktor yang paling berpengaruh kaitannya dalam besaran nilai lahan. Pemberian insentif yang beragam kepada wajib pajak juga dapat dilakukan sebagai bentuk diversifikasi strategi dalam pengimplementasian LVC dengan instrumen Land Value Tax.



Sumber: Analisis Penulis, 2021

Gambar 5.9 Diagram Kartesius Instrumen Land Value Tax

2. Joint Development

Joint Development menjadi instrumen yang diterapkan untuk pengembangan kawasan Stadion Hoegeng, Ex Sri Ratu, dan pertokoan timur stasiun. Berikut ini disajikan matriks SWOT untuk instrumen Joint Development dengan yang menampilkan kekuatan, kelemahan, peluang, dan tantangannya untuk diterapkan di wilayah penelitian.

Tabel 5.16 Matriks SWOT Instrumen Joint Development

Kekuatan	Kelemahan
Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan sudah ada kajian desain pengembangan TOD	Belum adanya tindaklanjut rencana pengembangan .
Pengembangan TOD berada di Lahan yang mayoritas milik pemerintah dan PT KAI	Keterbatasan pendanaan dari pemerintah
Kawasan pengembangan berada di kawasan komersial, dilalui Jalan Pantura	Lahan parkir pertokoan & jalur pejalan kaki yang belum memadai dan ramah terhadap pejalan kaki
Peluang	Tantangan
Peran dan kerjasama stakeholders pelaksanaan dan pembangunan di Kota Pekalongan..	Pembiayaan kawasan dengan konsep TOD membutuhkan pendanaan yang besar
Kota Pekalongan sebagai pusat perdagangan jasa kawasan Petanglong, Kota Batik Dunia, Kota Event, dan berkembang kearah Kota MICE	Urbanisasi & pekembangan Kota Pekalongan yang semakin pesat
Praktik pembangunan dengan kerjasama KPBU telah dilakukan di Kawasan Pengembangan TOD	Kepercayaan dari seluruh stakeholders (pihak swasta dan masyarakat) untuk ikutserta berkolaborasi dalam program "pengembangan bersama.

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Selanjutnya instrumen ini dinilai dengan masing-masing komponen pada matriks SWOT sebanyak tiga poin substansi. Setiap poin dalam komponen SWOT dinilai untuk selanjutnya dilakukan analisis perhitungan faktor internal (IFAS) dan eksternal (EFAS) setiap matriks SWOT. Adapun perhitungan skor untuk menghasilkan output bentuk strategi dari implementasi LVC dengan instrumen Joint Development dapat dilihat di bawah ini

Tabel 5.17 Perhitungan Analisis Faktor Internal (IFAS) Instrumen Joint Development

No.	KEKUATAN	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Ratin
1	Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan suada ada kajian desain pengembangan TOD	15	3	0,147	0,441
2	Pengembangan TOD berada di Lahan yang mayoritas milik pemerintah dan PT KAI	19	3,8	0,186	0,708
3	Kawasan pengembangan berada di kawasan komersial, dilalui Jalan Pantura	19	3,8	0,186	0,708
Sub total		53		0,520	1,857
No.	KELEMAHAN	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Ratin
1	Belum adanya tindaklanjut rencana pengembangan .	17	3,4	0,167	0,567
2	Keterbatasan pendanaan dari pemerintah	17	3,4	0,167	0,567
3	Lahan parkir pertokoan & jalur pejalan kaki yang belum memadai dan ramah terhadap pejalan kaki	15	3	0,147	0,441
Sub total		49		0,480	1,575
Total		102		1,000	

Sumber: Analisis Penulis, 2023

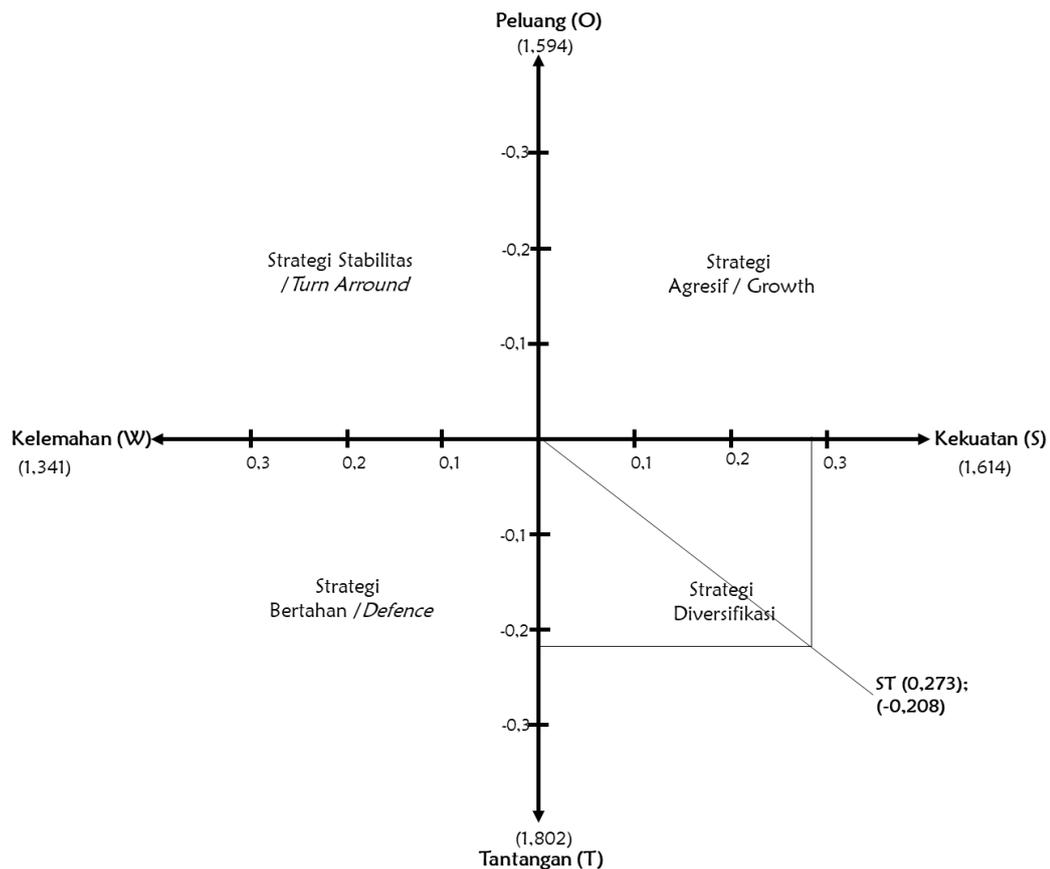
Berdasarkan perhitungan skor faktor internal (IFAS) instrumen *joint development* pada Tabel 5.17 terlihat bahwa total skor faktor kekuatan sebesar 1,857 sedangkan total skor faktor kelemahan hanya sebesar 1,575. Hasil skoring ini mengindikasikan bahwasannya para expert sependapat untuk mengemukakan bahwasannya instrumen Joint Development yang akan aplikasikan di wilayah penelitian mempunyai kekuatan yang lebih besar dibandingkan dengan kelemahannya. Sedangkan untuk perhitungan faktor eksternal (EFAS) pada Tabel 5.18 di bawah menunjukkan bahwa total skor faktor peluang sebesar 1,634 sedangkan total skor faktor tantangan sebesar 1,701 yang artinya lebih besar. Hal ini berarti bahwa instrumen Joint Development mempunyai tantangan yang lebih besar yang harus dihadapi di kemudian hari dibandingkan peluang yang dapat dimanfaatkan.

Tabel 5.18 Perhitungan Analisis Faktor Eksternal (EFAS) Instrumen Joint Development

No.	PELUANG	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Ratin
1	Peran dan kerjasama stakeholders pelaksanaan dan pembangunan di Kota Pekalongan..	14	2,8	0,141	0,396
2	Kota Pekalongan sebagai pusat perdagangan jasa kawasan Petanglong, Kota Batik Dunia, Kota Event, dan berkembang kearah Kota MICE	18	3,6	0,182	0,655
3	Praktik pembangunan dengan kerjasama KPBU telah dilakukan di Kawasan Pengembangan TOD	17	3,4	0,172	0,584
Sub total		49		0,495	1,634
No.	TANTANGAN	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Ratin
1	Pembiayaan kawasan dengan konsep TOD membutuhkan pendanaan yang besar	19	3,8	0,192	0,729
2	Urbanisasi & perkembangan Kota Pekalongan yang semakin pesat	16	3,2	0,162	0,517
3	Kepercayaan dari seluruh stakeholders (pihak swasta dan masyarakat) untuk ikutserta berkolaborasi dalam program "pengembangan bersama.	15	3	0,152	0,455
Sub total		50		0,505	1,701
Total		99		1,000	

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Berikut ini disajikan diagram kartesius yang menampilkan hasil perhitungan faktor internal (IFAS) dan faktor eksternal (EFAS) matriks SWOT dari instrumen Joint Development yang dapat diterapkan untuk pengembangan simpul transportasi di kawasan potensial.



Sumber: Analisis Penulis, 2023

Gambar 5.10 Diagram Kartesius Instrumen Joint Development

Bentuk strategi yang dapat dirumuskan berdasarkan perhitungan total faktor internal (IFAS) dan faktor eksternal (EFAS) instrumen Joint Development yaitu (0,282) dan (-0,067). Angka tersebut bilamana diaplikasikan dalam diagram kartesius sama halnya dengan instrumen sebelumnya yaitu pada Kuadran II. Artinya bentuk perumusan strategi yang paling efektif untuk diterapkan di wilayah penelitian terkait implementasi LVC dengan instrumen Joint Development yaitu Strategi Diversifikasi yang mengandalkan kekuatan internal dengan tetap memanfaatkan peluang jangka panjang untuk menghadapi tantangan yang akan

terjadi. Strategi diversifikasi yang dapat diterapkan dalam implementasi LVC menggunakan instrumen Joint Development di antaranya sebagai berikut: (1) Pendetailan rencana pengembangan TOD dengan penciptaan aksesibilitas bagi mobilisasi masyarakat; (2) Pengembangan simpul transportasi intermoda yang terintegrasi bekerjasama dengan pihak pengembang termasuk integrasinya dengan guna lahan didukung penyediaan akses yang baik. Hal ini sebagai bentuk respon dari analisis sebelumnya (regresi liner berganda) yang menyimpulkan jarak menuju jalan utama sangat mempengaruhi nilai lahan pada kawasan tersebut. Artinya, proyek pengembangan bersama baik yang bersifat pengembangan atau pembangunan baru harus mempertimbangkan faktor aksesibilitas untuk menciptakan peningkatan nilai lahan yang diharapkan; dan (3) Penciptaan inovasi pengembangan kawasan termasuk penyediaan fasilitas-fasilitas pendukung dan hubungan kerjasama publik swasta yang kuat.

3. Land Readjustment

Land Readjustment menjadi instrumen yang terpilih selanjutnya untuk diterapkan pada kawasan potensial berupa kawasan pertokoan sebelah timur Ex Sri Ratu & pertokoan timur stasiun. Selanjutnya dilakukan identifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan tantangan implementasinya di wilayah penelitian menggunakan analisis SWOT. Komponen pada setiap SWOT diidentifikasi melalui berbagai informasi yang didapatkan dari informan dan survei sekunder baik jurnal, artikel, ataupun berita yang didapatkan dari internet. Berikut ini merupakan komponen masing-masing SWOT pada instrumen Land Readjustment.

Tabel 5. 19 Matriks SWOT Land Readjustment

Kekuatan	Kelemahan
Mayoritas lahan milik pemerintah kota dan PT KAI (BUMN).	Kurangnya pemahaman masyarakat akan pengetahuan land readjustment.
Diperlukan penataan pada kawasan ex sri ratu dan pertokoan sisi timur stasiun guna penyediaan lahan parier & jalur pejalan kaki yang ramah pejalan kaki	Belum adanya dukungan yang kuat terkait regulasi/kebijakan.
Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan sudah ada kajian desain pengembangan TOD	Perizinan pelaksanaan program yang seringkali memakan waktu cukup lama.
Peluang	Tantangan
Melibatkan masyarakat dalam perencanaan dan pembangunan	Keterbatasan anggaran pembiayaan pembangunan kawasan.
Minat, dukungan dan bantuan penuh dari pemerintah kota, daerah dan pusat, karena pembangunan elevated railway merupakan rencana strategis nasional.	Koordinasi dan sinergisme antarlembaga diperlukan.
Program land readjustment sudah banyak dipraktikan di Indonesia	Urbanisasi & peembangan Kota Pekalongan yang semakin cepat (pengendalian dan pemanfaatan ruang).

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Sama halnya dengan instrumen sebelumnya, langkah selanjutnya dilakukan penilaian oleh expert dengan masing-masing komponen pada matriks SWOT sebanyak tiga poin substansi. Instrumen ini direncanakan diterapkan untuk menangkap nilai lahan pada kawasan perumahan permukiman di kawasan potensial. Adapun perhitungan skor untuk menghasilkan output bentuk strategi dari implementasi LVC dengan instrumen Land Readjustment dapat dilihat di bawah ini.

Tabel 5.20 Perhitungan Analisis Faktor Internal (IFAS) Instrumen Land Readjustment

No.	KEKUATAN	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Ratin
1	Mayoritas lahan milik pemerintah kota dan PT KAI (BUMN).	19	3,8	0,188	0,715
2	Diperlukan penataan pada kawasan ex sri ratu dan pertokoan sisi timur stasiun guna penyediaan lahan parier & jalur pejalan kaki yang ramah pejalan kaki	17	3,4	0,168	0,572
3	Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan sudah ada kajian desain pengembangan TOD	15	3	0,149	0,446
Sub total		51		0,505	1,733

No.	KELEMAHAN	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Ratin
1	Kurangnya pemahaman masyarakat akan pengetahuan land readjustment.	17	3,4	0,168	0,572
2	Belum adanya dukungan yang kuat terkait regulasi/kebijakan.	17	3,4	0,168	0,572
3	Perizinan pelaksanaan program yang seringkali memakan waktu cukup lama.	16	3,2	0,158	0,507
Sub total		50		0,495	1,651
Total		101		1,000	

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Berdasarkan perhitungan skor faktor internal (IFAS) pada Tabel 5.20 terlihat bahwa total skor faktor kekuatan sebesar 1,733 sedangkan total skor faktor kelemahan hanya sebesar 1,651. Hasil skoring ini mengindikasikan para expert dalam pendapat yang sama mengemukakan bahwa instrumen Land Readjustment yang akan aplikasikan di wilayah penelitian juga mempunyai kekuatan yang lebih besar dibandingkan dengan kelemahannya. Sedangkan untuk perhitungan faktor eksternal (EFAS) pada Tabel 5.21 di bawah menunjukkan bahwa total skor faktor peluang sebesar 1,497 sedangkan total skor faktor tantangan sebesar 1,822 yang artinya lebih besar. Hal ini berarti bahwa instrumen Land Readjustment mempunyai tantangan yang lebih besar dibandingkan peluang yang dapat dimanfaatkan. Kondisi ini sama seperti kedua instrumen Land Value Tax dan Joint Development yang telah dilakukan analisis sebelumnya.

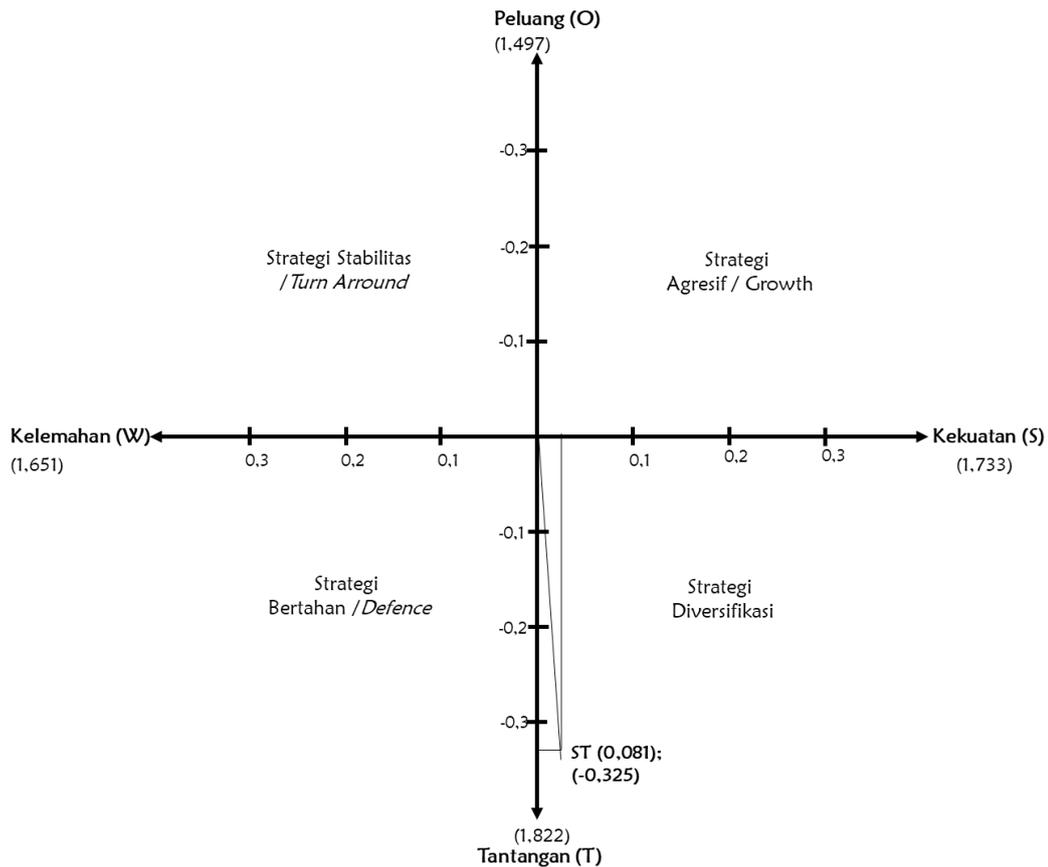
Tabel 5. 21 Perhitungan Analisis Faktor Eksternal (EFAS) Instrumen Land Readjustment

No.	PELUANG	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Ratin
1	Melibatkan masyarakat dalam perencanaan dan pembangunan	16	3,2	0,162	0,517
2	Minat, dukungan dan bantuan penuh dari pemerintah kota, daerah dan pusat, karena pembangunan elevated railway merupakan rencana strategis nasional.	17	3,4	0,172	0,584
3	Program land readjustment sudah banyak dipraktikan di Indonesia	14	2,8	0,141	0,396
Sub total		47		0,475	1,497

No.	TANTANGAN	Jumlah	Rating	Bobot	Bobot x Ratin
1	Keterbatasan anggaran pembiayaan pembangunan kawasan.	17	3,4	0,172	0,584
2	Koordinasi dan sinergisme antarlembaga diperlukan.	18	3,6	0,182	0,655
3	Urbanisasi & perkembangan Kota Pekalongan yang semakin cepat (pengendalian dan pemanfaatan ruang).	17	3,4	0,172	0,584
Sub total		52		0,525	1,822
Total		99		1,000	

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Perhitungan total faktor internal (IFAS) menghasilkan angka sebesar (0,081) dan faktor eksternal (EFAS) sebesar (-0,325). Angka tersebut jika diaplikasikan dalam diagram kartesius juga terletak pada Kuadran II. Artinya, sama halnya dengan instrumen Land Value Tax dan Joint Development bahwa bentuk strategi yang dianjurkan untuk dirumuskan yaitu Strategi Diversifikasi. Ketiganya mempunyai kondisi yang serupa yaitu kuat dari segi internal tetapi tantangan yang akan dihadapi juga besar yang angkanya mengalahkan peluang yang tersedia berdasarkan perhitungan. Oleh karenanya, rumusan strategi implementasi LVC menggunakan instrumen Land Readjustment juga harus memanfaatkan kekuatan yang bersumber dari internal wilayah penelitian akan instrumen ini dengan tetap memanfaatkan peluang yang tersedia untuk menghadapi tantangan-tantangan yang akan dihadapi di kemudian hari.



Sumber: Analisis Penulis, 2023

Gambar 5.11 Diagram Kartesius Instrumen Land Readjustment

Strategi (S-T) yang dapat diterapkan dalam pengembangan kawasan dengan pendekatan LVC menggunakan Land Readjustment yaitu program penyesuaian ulang kawasan dengan penyediaan fasilitas publik yang beragam seperti jalur pejalan kaki, lahan parkir yang memadai, dan perbaikan jalan masuk keluar menuju lahan ex pasar sayun. Mengingat kawasan potensial berada di Jalan Pantura (mobilisasi tinggi) dan dekat dengan jaringan rel kereta api. Bentuk diversifikasi strategi lainnya dapat dimunculkan melalui ketentuan pemberian insentif kepada pemilik lahan yang turut berpartisipasi. Selain itu, dapat memanfaatkan partisipasi dan kontribusi pemilik lahan yang tinggi

untuk melakukan intervensi terhadap bentuk-bentuk partisipasi yang dapat dilakukan oleh masyarakat selaku pemilik lahan. Menurut Yadav dalam UNAPDI (1980) terdapat 4 (empat) bentuk partisipasi masyarakat dan peranannya. Partisipasi yang dimaksud yaitu partisipasi dalam pengambilan keputusan, pelaksanaan pembangunan, pemantauan dan evaluasi pembangunan dan partisipasi dalam pemanfaatan hasil pembangunan. Melalui partisipasi berupa rapat rutin yang dilakukan dengan seluruh stakeholder yang terlibat perlahan akan mengikis tantangan terkait kurangnya koordinasi dan sinergisme antarlembaga/stakeholder yang terlibat dalam program penyesuaian ulang.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Hasil dari penelitian ini telah memberikan gambaran potensi pengembangan kawasan Stasiun Pekalongan sebagai kawasan transit dengan pendekatan LVC. Dari model yang berupa persamaan regresi linier berganda telah didapat 7 faktor atau variabel yang berpengaruh terhadap peningkatan nilai lahan, yakni Jarak terhadap Stasiun (X1), Jarak terhadap Jalan Utama (X2), Jarak terhadap Pusat Komersial (X3), Jarak terhadap Fasilitas Perkantoran (X4), Jarak terhadap Fasilitas Pendidikan (X5), dan Jarak terhadap Fasilitas Kesehatan (X6). Faktor atau variabel yang mempunyai **pengaruh paling besar** terhadap besaran nilai lahan di wilayah penelitian yaitu **faktor jarak terhadap pusat komersial (X3). Semakin dekat dengan pusat komersial maka nilai lahan akan semakin tinggi.** Variabel ini dapat menjadi pertimbangan dalam untuk meningkatkan nilai lahan dengan upaya penyediaan akses yang baik ke kawasan komersial.

Berdasarkan analisis terhadap kawasan potensial yang dapat dikembangkan dengan pendekatan LVC dihasilkan tiga kawasan potensial yaitu (1) kawasan Stadion Hoegeng; (2) kawasan Ex Sri Ratu dan pertokoan sebelah timurnya, serta; (3) pertokoan timur stasiun. Hal yang menjadi keuntungan utama kawasan potensial pengembangan adalah kondisi dimana mayoritas lahan tersebut milik pemerintah kota dan PT KAI (BUMN). Hal ini tentunya akan memudahkan dalam pengembangan Selanjutnya, hasil penentuan instrumen LVC yang dapat diterapkan pada masing-masing kawasan

potensi tersebut telah terpilih 3 instrumen, yaitu **Land Value Tax, Joint Development, dan Land Readjustment**. Land Value Tax memungkinkan diterapkan di kawasan pertokoan sebelah timur stasiun dan Ex Sri Ratu serta pertokoan sebelah timurnya. Joint development memungkinkan untuk dapat diterapkan di kawasan Stadion Hoegeng, Ex Sri Ratu, dan pertokoan sebelah timur stasiun. Sedangkan Land Readjustment memungkinkan untuk dapat diterapkan dalam penataan kawasan pertokoan di sepanjang jalan raya pantura yang merupakan jalan nasional arteri primer, dan area ex Pasar Sayun untuk menyediakan jalur pejalan kaki serta lahan parkir yang memadai. Sedangkan bentuk strategi implementasi yang paling efektif berdasarkan analisis SWOT adalah **strategi diversifikasi**.

B. SARAN

1. Upaya kerjasama pemerintah dengan sektor swasta diperlukan untuk mewujudkan kemitraan investasi pada proyek pembangunan TOD di Stasiun Kota Pekalongan. Selain itu, sinergitas antarlembaga pemerintah juga diperlukan untuk memfasilitasi kegiatan investasi dengan regulasi dan kebijakan yang mendukung seperti pemberian insentif perpajakan maupun insentif hak membangun bagi pelaku usaha dan/atau pengembang properti di wilayah studi.
2. Pemerintah perlu dengan segera melakukan pendetailan rencana-rencana yang relevan untuk mendukung operasionalisasi tahapan pembangunan kawasan transit. Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kawasan TOD Stasiun Kota Pekalongan merupakan instrumen vital yang nantinya bisa dipakai untuk rujukan pengembangan kawasan.

DAFTAR PUSTAKA

- A case study in Wuhan City. *Transport Policy*, Volume 57, pp. 59-67.
- Abiad, A., Farrin, K. & Hale, C., 2019. SUSTAINING TRANSIT INVESTMENT
- Adi, N. S., 2015. ANALISIS ZONA NILAI TANAH AKIBAT PERUBAHAN PENGGUNAAN
- Aji, N. B., 2018. ANALISIS SWOT DAYA SAING SEKOLAH: STUDI KASUS DI
- Amanullah, M. S., 2017. PEMILIHAN LOKASI TERBAIK PENGEMBANGAN PROPERTI
- Andreeyan, R., 2014. STUDI TENTANG PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM
- Anggraini, N., 2016. SEBARAN NILAI LAHAN TAHUN 2009-2014 DI KECAMATAN
- Angkutan Laut pada PT. Abimayu Shipping Dumai menurut Perspektif Ekonomi Islam. Riau, UIN Sultan Syarif Kasim.
- APARTEMEN DI PERKOTAAN CIBINONG RAYA KABUPATEN BOGOR. Semarang, Universitas Diponegoro.
- Arif, F. N. & Manullang, O. R., 2017. Kesesuaian Tata Guna Lahan Terhadap Penerapan
- Arifianto, A., 2019. Pengembangan Angkutan Umum Terintegrasi di Kota Surakarta.
- Arsyad, M. A., 2017. KETERKAITAN PENGEMBANGAN KAWASAN BERBASIS TOD (TRANSIT
- Babel, Y., 2021. Pengamat: Solo Jadi Contoh Penataan Transportasi Umum Yang Terintegrasi
- Bakal Naik 30 Persen, Jakarta: TEMPO.CO.
- Bandar Kedungmulyo pasca terbangunnya interchange jalan Tol Mojokerto-Kertosono. Surabaya, Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Boarding Pass System dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Kereta Api PT KAI di Stasiun Gubeng Surabaya. Kebijakan dan Manajemen Publik, Volume 2 (1), pp. 1-10. Harahap, F. R., 2013. DAMPAK URBANISASI BAGI PERKEMBANGAN KOTA DI INDONESIA. Jurnal Society, Volume 1, pp. 35-45.

Chapin, et al., 1979. Urban Land Use Planning. University of Illinois Press. London.

COMMERCIAL STRIP SURAKARTA UTARA BAGIAN BARAT SEBAGAI PUSAT AKTIVITAS BARU. Desa Kota, Volume 1 (2), pp. 167- 176.

dan R&D). Bandung: ALFABETA.

Darna, N. & Herlina, E., 2018. MEMILIH METODE PENELITIAN YANG TEPAT: BAGI

DEVELOPMENT (TOD) PADA KAWASAN DUKUH ATAS, JAKARTA. Surabaya, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Development Policy.

Development with Land Values: Adapting Land Value Capture in Developing Countries. Washington: WORLD BANK GROUP.

development: Integrating urban transport and land use policies in Urumqi, China. Transport Policy, Volume 52, pp. 55-63.

Devi, Y. S., 2012. Analisis Strategi Bersaing Rusunami Kalibata City. Jakarta, Universitas

Di Jateng, Semarang: Halo Semarang.id.

DI KAWASAN STASIUN GEDEBAGE MENGGUNAKAN HEDONIC PRICING

Dieksekusi, Surakarta: Halosemarang.id.

Eckert, J.K., et.al. 1990. Property Appraisal and Assesmmnt Administration.

Elyarni, R. & Hermanto, 2016. Analisis SWOT Terhadap Strategi Pemasaran Layanan SAP

Express pada PT. SAP. Jurnal Metris, Volume 17, pp. 81- 88.

Fakhrudin, A., 2019. PENERAPAN STRATEGI BAURAN PEMASARAN TERHADAP

Finance, Minnesota: The Center for Transportation Studies University of Minnesota.

Fitriana, D. N., 2014. Inovasi Pelayanan Publik BUMN (Studi Deskriptif tentang Inovasi

Hardiansyah, 2018. Potensi Besar, Swasta Tertarik Garap TOD, Jakarta: Property Inside.

Hardiyanti, N., 2012. Strategi dalam Meningkatkan Jumlah Penumpang Pengguna Jasa

HARGA LAHAN DI KAWASAN BANJARSARI KELURAHAN TEMBALANG, SEMARANG. Jurnal Teknik PWK, Volume 2 (2), pp. 223-232.

Hidayat, A., 2017. Penjelasan Teknik Purposive Sampling Lengkap Detail, Indonesia:

<https://doi.org/10.1007/978-981-33-6268-0>

<https://www.bola.com/indonesia/read/3333171/stadion-hoegeng-markas-persip>

Hutauruk, D. M. & Cicilia, S., 2018. Pengembang swasta minta dilibatkan dalam

Iacono, M., Levinson, D., Zhao, Z. J. & Lari, A., 2009. Value Capture for Transportation

IN ASIA'S CITIES: A Beneficiary-Funding and Land Value Capture Perspective, Manila: Asian Development Bank.

Indonesia.

ITDP, 2017. TOD Standard. 3rd penyunt. New York: Institute for Transportation and

Jakarta: BISNIS.COM.

JALAN LINGKAR DALAM TIMUR SURABAYA. Surabaya, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Journal Of Transport Geography, Volume 25, pp. 154-161.

Jumlah Penumpang. Jurnal Kajian Teknik Sipil, Volume 2 (2), pp. 80-86.

Jurnal Arsitektur, Kota dan Permukiman (LOSARI), Volume 34, pp. 123-131.

KARAKTERSIK LAHAN DI KAWASAN STRATEGIS KASIBA-LISIBA

- Kasim, N. N. & Juniar, P., 2016. PENGARUH KETERSEDIAAN PRASARANA DAN
 Kasus: Kabupaten Boyolali). *Jurnal Geodesi Undip*, Volume 6 (4), pp. 443-452.
- Kasus: Kota Magelang). *Jurnal Teknik PWK*, Volume 4 (4), pp. 727-736.
- KATAPANG KABUPATEN BANDUNG. Bandung, Universitas Pendidikan Bandung.
- KECAMATAN SAMBUTAN KOTA SAMARINDA. *Jurnal Administrasi Negara*, Volume 2 (4), pp. 1938-1951.
- Konsep Transit Oriented Development (TOD) Di Kota Semarang. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, Volume 13 No. 3, pp. 301-311.
- Krisdayanti, A. D. A., 2018. PERENCANAAN STRATEGI DALAM UPAYA
- Krisnamutri, A., Marsoyo, A. & Pramono, R. W. D., 2018. PERUBAHAN
- Kusumaningrat, M. D., Subiyanto, S. & Yuwono, B. D., 2017. ANALISIS PERUBAHAN
- LAHAN (STUDI KASUS: SURABAYA TIMUR). Surabaya, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- LAHAN DI KAWASAN PERKOTAAN YOGYAKARTA. Yogyakarta,
- Laia, G., Nasution, Z. & Thoha, A. S., 2020. Analisis Kesesuaian Lahan Permukiman
- Larasati, N. M., Subiyanto, S. & Sukmono, A., 2017. ANALISIS PENGGUNAAN DAN
- Liang, Y., Du, M., Wang, X. & Xu, X., 2020. Planning for urban life: A new approach of
- Mardiansjah, F. H., Handayani, W. & Setyono, J. S., 2018. Pertumbuhan Penduduk
- Masyarakat Dalam Perencanaan Pembangunan Di Desa Banjaran Kecamatan Driyorejo Kabupaten Gresik. *Jurnal Wacana*, Volume 17 (1), pp. 7-15.
- Maulana, A. & Ekaputra, R. A., 2017. Kajian Sistem Pengaturan Tarif Untuk Meningkatkan

- Mawardi, M., 2021. *Bahas Simpang Joglo Solo, Gibran Minta Elevated Rail Segera*
- Medda, F., 2012. *Land Value Capture Finance For Transport Accessibility: A Review.*
- Menggunakan Sistem Informasi Geografis di Kota Binjai. *Serambi Engineering, Volume V (2)*, pp. 921-932.
- MODEL. *Sustainable City and Urban Development, 1(2)*, pp. 13-21.
- Mu, R. & Jong, M. d., 2016. *A network governance approach to transit-oriented*
- Muzakkiy, A. R., 2016. *ARAHAN PENINGKATAN KONSEP TRANSIT-ORIENTED*
- normative implementations of various accessibility indicators. *Journal of Transport Geography, 25*, 141–153.
- OPPORTUNITIES FOR VICTORIA, Victoria: Infrastructure Victoria.
- ORIENTED DEVELOPMENT) TERHADAP PENGGUNAAN BUS TRANS JAKARTA DI KAWASAN BLOK M, JAKARTA. Surabaya, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Osei-Kyei, R., & Chan, A. P. C. (2021). *International Best Practices of Public-Private*
- pada Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Dukuh Atas dengan Perspektif Rational Choice Institutionalism. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, pp. 1-10.
- Páez, A., Scott, D. M., & Morency, C. (2012). *Measuring accessibility: Positive and*
- Pamungkas, M. R. F., Soedwihajono & Miladan, N., 2019. *KESIAPAN KAWASAN*
- Partnership. In *International Best Practices of Public-Private Partnership.*
- pekalongan-ambruk
- PELAKSANAAN PEMBANGUNAN DI KELURAHAN SAMBUTAN
- PEMANFAATAN TANAH (P2T) MENGGUNAKAN SISTEM INFORMASI GEOGRAFIS KECAMATAN BANYUMANIK TAHUN 2016. *Jurnal Geodesi Undip, Volume 6 (4)*, pp. 89-97.

- PENELITIAN BIDANG ILMU MANAJEMEN. *Jurnal Ilmu Manajemen*, Volume 5,
- Pengelolaan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR RI, pengembangan kawasan TOD, Jakarta: Kontan.co.id.
- PENGGUNAAN DAN PEMANFAATAN LAHAN TERHADAP RENCANA TATA RUANG WILAYAH TAHUN 2009 DAN 2017 (Studi
- PENINGKATAN DAYA SAING DI QISWAH INDONESIA. Surabaya,
- PENINGKATAN FREKUENSI PENUMPANG. *Jurnal Manajemen Dirgantara*, Volume 12 (1), pp. 31-42.
- Perkotaan dan Perkembangan Pola Distribusinya pada Kawasan Metropolitan Surakarta. *Jurnal Wilayah dan Lingkungan*, Volume 6 No.3, pp. 215-233.
- pp. 1-12. Staricco, L. & Brovarone, E. V., 2018. Promoting TOD through regional planning. A comparative analysis of two European approaches. *Journal of Transport Geography*, Volume 66, pp. 45-52.
- pp. 2620-6188.
- Prabowo, Ronald Seger. 2018. Stadion Hoegeng Markas Persip Pekalongan Ambruk.
- Pramana, A. Y. E., 2018. KORELASI AKSESIBILITAS TRANSPORTASI PUBLIK DAN NILAI
- Prasetya, N. A. & Sunaryo, P. B., 2013. FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
- Prihatin, R. B., 2015. ALIH FUNGSI LAHAN DI PERKOTAAN (STUDI KASUS DI KOTA BANDUNG DAN YOGYAKARTA). Pusat Pengjajian,
- Rachmah, Z., Rengkung, M. M. & Lahamendu, V., 2018. KESESUAIAN LAHAN PERMUKIMAN DI KAWASAN KAKI GUNUNG DUA SUDARA. *Jurnal Spasial*,
- Radio Kota Batik Pekalongan, 2020. Dinparbudpora Fokus Pemeliharaan Area dalam
- Rahadyan, G. A., 2015. Skenario Perkembangan Permukiman di Kawasan Perkotaan

- Riyanto, F. D., 2019. Penggunaan Zona Nilai Tanah Sebagai Dasar Pemilihan Data Pembandingan Ruang, Volume 5 (1), pp. 43-48.
- SARANA TERHADAP NILAI LAHAN PEMUKIMAN DI MAKASSAR. SEBUAH SMA SWASTA DI KOTA TANGERANG. *Operations Excellence*, Volume 10(1), pp. 65-73.
- Sekolah Tinggi Teknologi Nasional (STTN).
- Septiandini, F. & Syabri, I., 2019. Identifikasi Proses Kerjasama dalam Land Value Capture
- Shao, Q. et al., 2020. Threshold and moderating effects of land use on metro ridership in Shenzhen: Implications for TOD planning. *Journal of Transport Geography*,
- Stadion Hoengeng. <https://rkb.pekalongankota.go.id/berita17936-1-dinparbudpora-fokus-pemeliharaan-area-dalam-stadion-hoengeng.html>.
- Statistikian.
- Subroto, G., 2018. MODEL OPTIMASI NILAI LAHAN PADA KAWASAN POTENSIAL
- Sugiyono, 2015. METODE PENELITIAN PENDIDIKAN (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif,
- Sun, J. et al., 2017. A financing mode of Urban Rail transit based on land value capture:
- Suroso, H., Hakim, A. & Noor, I., 2014. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Partisipasi
- Susantono, B., 2013. Transportasi dan Investasi, Jakarta: Kompas
- sustainable land use plan based on transit-oriented development. *Evaluation and Program Planning*, Volume 80.
- Suzuki, H., Murakami, J., Hong, Y.-H. & Tamayose, B., 2015. Financing Transit-Oriented
- TALANG KELAPA KOTA PALEMBANG. *Jurnal Tata Kota dan Daerah*, The International Association of Assessing Officers. Chicago

transit-oriented development in China: Analyzing informal land value capture strategies. *Transport Policy*, Volume 82, pp. 1-10.

Tufail, D. N. & Dirgahayani, P., 2018. IDENTIFIKASI POTENSI LAND VALUE CAPTURE

UIN Sunan Ampel Surabaya.

Untuk Penilaian Tanah Dengan Pendekatan Perbandingan Data Pasar, Samarinda: Direktorat Jenderal Kekayaan Negara.

Victoria, I., 2016. VALUE CAPTURE-OPTIONS, CHALLENGES AND

Volume 10 (1), pp. 39-46.

Volume 5 (1), pp. 118-129.

Volume 6 No.2, pp. 105-118.

Wang, J., Samsura, D. A. A. & Krabben, E. v. d., 2019. Institutional barriers to financing

Washington: Center for Clean Air Policy

Wijaya, L. D., 2020. Bos MRT Ungkap Hasil Studi ADB: Harga Properti Kawasan TOD

Wijayanti, P. & Widjonarko, 2015. MODEL HARGA LAHAN KOTA MAGELANG (Studi

Wildan, M., 2019. ADB Usul Pendekatan LVC untuk Pengembangan TOD,

Wildan, M., 2019. ADB Usul Pendekatan LVC untuk Pengembangan TOD, Jakarta: BISNIS.COM

Winkelmen, S., 2014. Transit-Oriented Development: What? Why? and How?,

LAMPIRAN

Lampiran 1. Hasil Output Regresi Linier Berganda

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
ZNT	4369301.59	3804645.359	63
Jarak dengan Stasiun	2.34797	.917723	63
Jarak dengan Jalan Utama	.62084	.644016	63
Jarak dengan Pusat Komersial	2.02602	1.074550	63
Jarak dengan Fasilitas Perkantoran	2.43186	.975816	63
Jarak dengan Fasilitas Pendidikan	1.63006	.753592	63
Jarak dengan Fasilitas Kesehatan	1.42273	.942526	63

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Jarak dengan Fasilitas Kesehatan, Jarak dengan Fasilitas Perkantoran, Jarak dengan Fasilitas Pendidikan, Jarak dengan Stasiun, Jarak dengan Jalan Utama, Jarak dengan Pusat Komersial ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: ZNT

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.940 ^a	.883	.871	1367432.059	.656

a. Predictors: (Constant), Jarak dengan Fasilitas Kesehatan, Jarak dengan Fasilitas Perkantoran, Jarak dengan Fasilitas Pendidikan, Jarak dengan Stasiun, Jarak dengan Jalan Utama, Jarak dengan Pusat Komersial

b. Dependent Variable: ZNT

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	7.928E+14	6	1.321E+14	70.661	<.001 ^b
	Residual	1.047E+14	56	1.870E+12		
	Total	8.975E+14	62			

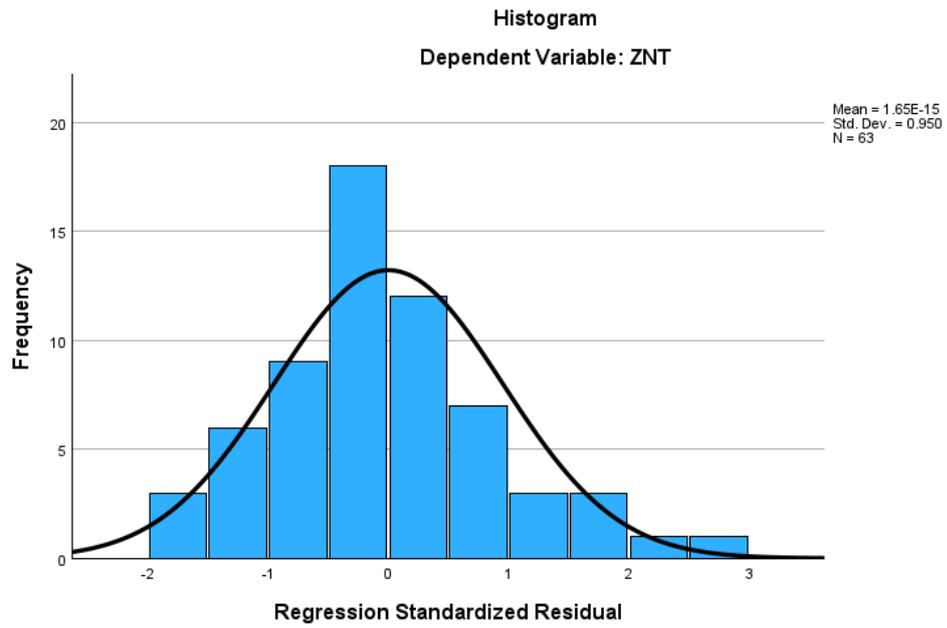
a. Dependent Variable: ZNT

b. Predictors: (Constant), Jarak dengan Fasilitas Kesehatan, Jarak dengan Fasilitas Perkantoran, Jarak dengan Fasilitas Pendidikan, Jarak dengan Stasiun, Jarak dengan Jalan Utama, Jarak dengan Pusat Komersial

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	-2443995.25	11419361.00	4369301.59	3575809.150	63
Std. Predicted Value	-1.905	1.972	.000	1.000	63
Standard Error of Predicted Value	258853.172	728423.500	445999.147	94820.118	63
Adjusted Predicted Value	-3431290.50	10983251.00	4362591.05	3612585.867	63
Residual	-2218376.750	3975638.750	.000	1299582.715	63
Std. Residual	-1.622	2.907	.000	.950	63
Stud. Residual	-1.823	3.063	.002	1.012	63
Deleted Residual	-2800164.500	4411748.500	6710.539	1477014.386	63
Stud. Deleted Residual	-1.862	3.327	.009	1.037	63
Mahal. Distance	1.238	16.609	5.905	3.160	63
Cook's Distance	.000	.262	.020	.041	63
Centered Leverage Value	.020	.268	.095	.051	63

a. Dependent Variable: ZNT



Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Coefficients Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	10253396.397	716109.953		14.318	<.001		
	Jarak dengan Stasiun	208656.548	215273.321	.050	.969	.337	.773	1.294
	Jarak dengan Jalan Utama	-181459.055	420826.777	-.031	-.431	.668	.411	2.435
	Jarak dengan Pusat Komersial	-3640001.106	277092.376	-1.028	-13.136	<.001	.340	2.940
	Jarak dengan Fasilitas Perkantoran	357511.737	221884.347	.092	1.611	.113	.643	1.554
	Jarak dengan Fasilitas Pendidikan	-296359.017	260798.079	-.059	-1.136	.261	.781	1.281
	Jarak dengan Fasilitas Kesehatan	510996.458	286808.559	.127	1.782	.080	.413	2.423

a. Dependent Variable: ZNT

Lampiran 2. Lampiran Hasil Wawancara Instansi

Survei Instansi LVC Pekalongan

Nama : Bapak Imron & Miftah
Instansi : BAPPEDA Kota Pekalongan
Jabatan : Kabid Bidang Pembangunan Wilayah

1. Stasiun Kota Pekalongan masuk dalam Rencana Jaringan Perkeretaapian (*read: Peningkatan dan Pengembangan Stasiun Kereta Api*) dan pengembangan TOD dalam RTRW Kota Pekalongan. Bagaimana tindak lanjut dari rencana pengembangan ini?

Jawab :

Sudah terdapat kajian untuk TOD Pekalongan. Saat ini masih dalam tahap koodinasi dengan instansi stakeholder terkait dalam pengembangan TOD

2. Apakah yang menjadi kendala pengembangan Stasiun Kota Pekalongan saat ini?

Jawab : dari BUMN pembiayaannya

3. Proyek pengembangan infrastruktur (termasuk Stasiun KA) identik dengan pembiayaan yang besar. Bagaimana sistem (sumber) pembiayaan yang akan digunakan?

Jawab :

BUMN, lebih jelasnya dilihat dalam perpres no 79 tahun 2020

4. Bagaimana dengan ketersediaan dan kondisi transportasi publik (selain kereta) di Kota Pekalongan?

Jawab :

Angkutan public berupa angkot kondisi tidak terlalu diminati, sehingga armada berkurang, becak hampir tidak ada, Dikarenakan lebih menggunakan kendaraan pribadi

5. Bagaimana dengan minat atau ketertarikan masyarakat untuk menggunakan transportasi publik di Kota Pekalongan?

Jawab :

minat berkurang lebih memilih transportasi pribadi

6. Apakah ada rencana perbaikan, pengembangan atau pembangunan sarana dan prasarana yang menjadi target terdekat di sekitar St. Kota Pekalongan?

Jawab :

Ada rencana komuter yang menghubungkan mangkang pelabuhan pekalongan, jangka panjang irt, bus trans. Pekalongan sebagai pusat kegiatan wilayah di eks karesidenan pekalongan, makanya kalau pekalongan terhubung dengan transportasi public yang bagus tidak hanya transportasi nya saja arus barangnya juga. Pekalongan dan wilayah sekitar akan maju dan memiliki daya saing tinggi

7. Bagaimana kondisi banjir/rob (*Ring of Water*) di Kota Pekalongan saat ini?

Jawab :

Banjir rob sudah relatif teratasi yang bersumber dari Kali loji dan tangger sudah ada pembangunan meskipun belum 100% tetapi sudah diperkirakan mengatasi permasalahan itu. Dan yang masih perlu penanganan tepi barat sungai pleni keduri masih dalam tahap proses proposal

Sekitar stasiun pernah banjir bor tahun 2019. 2 tahun terakhir tidak pernah

8. Upaya mitigasi apa saja yang telah dilakukan kaitannya dengan mencegah dan menangani masalah banjir/rob di Kota Pekalongan?

Jawab :

Kegiatan banjir rob lojibanger sudah berupaya mengendalikan banjir

dan rob pekalongan khususnya sisi timur. kemudian melalui kegiatan Kota Ku di Krpyak sudah ada penanganan kota tanpa kumuh dan saat ini sedang dalam poses pengusulan di Bugisan. Mitigasi secara infrastruktur seperti Tangul sungai, tangul pantai, rumah pompa kolam retensi yang itu bagian dari mitigasi. Selain mitigasi lain berupa restorasi mangrove, perbaikan ekologi

Di ujung selatan selatan didaerah kuripan dibangun regulator bit, pintu pengendali yang bias membagi air hujan missal yang mengalir ke loji 30% ke banger 70%, saat ini sudah dikendalikan ke banger semua sehingga 100% berkurang. Kami meminta Kolam retensi sebagian digunakan tempat lambat labuh kapal sementara. Sampai dengan pelabuhan onsor terwujud. Jadi kalua pelabuhan onsor terwujud, onsor di daerah lamaran ke arah utara. Sehingga nantinya kapal tidak masuk ke sungai tetapi langsungbersandar di pantai. Selain itu fungsi koloam retensi untuk penampungan drainase.

9. Lokasi mana yang seringkali paling terdampak akibat banjir/rob di Kota Pekalongan, terlebih di wilayah penelitian?

Jawab :

Bugisan masih mengalami banjir rob dan saat ini akan direncanakan konsolidasi, celumprit, kel degayu sudah tertangani, pasir kraton kramat beberapa tahun juga terkena rob, kel Tirto, Sumur Panjang, Bandengan, Padukuhan Kraton, Krpyak,. Terdapat 9 kelurahan yang masih sering tergenang rob kelurahan Degayu, Tirto, Sumurpanjang, Pasir Kraton Kramat, Padukuhan Kraton, Krpyak.

Survei Instansi LVC Pekalongan

Nama : Bapak Tegar
Instansi : BPKAD Kota Pekalongan
Jabatan : Kasubid Bidang Pendataan

1. Bagaimana tingkat kepatuhan dan partisipasi wajib pajak di Kota Pekalongan?

Jawab :

Tingkat kepatuhan di Kota Pekalongan sudah baik yakni mencapai 80%. Dapat dilihat dari PBB. Misalkan terbit 90.000, yang tersampaikan 80.000, dan yang terbayarkan 60.000.

2. Apa saja inovasi/layanan sistem perpajakan di Kota Pekalongan?

Jawab :

inovasi/layanan sistem perpajakan di Kota Pekalongan sudah berbasis online secara keseluruhan. Konsumen dapat membayar melalui bank-bank terdekat melalui kode *billing* tanpa perlu ke kantor. Inovasi terbaru yaitu SPPT Elektronik namun hanya khusus untuk PBB yakni masyarakat dapat mengakses melalui web *pbb.pekalongankota.go.id*. SPPT Elektronik ini sudah berjalan sejak tahun 2022 sehingga lebih efisien.

3. Apa saja pajak atau retribusi yang ditarik oleh pemerintah pekalongan sebagai bagian dari pendapatan daerah? Lalu diatur dalam peraturan daerah apa saja?

Jawab :

Retribusi Kekayaan Daerah, Pajak Hotel, Pajak Parkir (*off street*), Pajak Restoran. Peraturan Daerah tentang aturan pajak dapat dilihat pada web *jdih.pekalongankota.go.id*. Pada web tersebut dapat dilihat perda tentang pajak hotel, pajak restoran, dan juga ada perwal nya.

4. Apakah kendala yang ditemukan dalam menerapkan pajak tersebut?

Jawab :

1. Sosialisasi wajib pajak terhadap masyarakat yang belum semua masyarakat dapat memahami.
2. Kelembagaan terbatas dalam hal SDM (Sumber Daya Manusia) sehingga masih kesulitan apabila dari BPKAD langsung turun ke lapangan.

5. Alokasi berapa persen dari penerimaan pajak untuk pembangunan infrastruktur?

Jawab :

Berdasarkan UU No 1 Tahun 2022, alokasi penerimaan pajak untuk pembangunan infrastruktur mencapai 40%. Namun, berdasarkan perhitungan realita di Tahun 2023, penerimaan pajak untuk infrastruktur masih mencapai 20%.

6. Adakah potensi pajak yang belum ditarik oleh pemerintah dan memungkinkan bisa ditarik oleh pemerintah kedepannya?

Jawab :

potensi pajak seperti misalnya ada tanah kosong kemudian dibangun bangunan baru. Hal yang belum bisa dicakup yakni untuk pengecekan ke daerah-daerah atau rumah rumah dalam pembangunan baru di tanah kosong tersebut yang lokasi nya di perkampungan. Sehingga dari SDM yang terbatas kesulitan dalam melakukan pengecekan ulang ke daerah-daerah tersebut.

Survei Instansi LVC Pekalongan

Nama : Bapak Asyhari Bunyaanudin

Instansi : BPKAD

Jabatan : Kasubid P2BMD

1. Mana saja yang masuk aset yang dimiliki pemerintah kota di sekitar Stasiun Kota Pekalongan yang dapat mendukung pengembangan TOD dengan center Stasiun Kota Pekalongan?

Jawab :

- Stadion Hoegeng
- Ex Sri Ratu dan auditorium, serta beberapa pertokoan disisi timurnya
- Ex pasar sayung dan pertokoan di sisi timur stasiun. Untuk lahannya milik PT KAI (BUMN).

Untuk lebih jelasnya dapat di amati pada Laporan Konsep Desain Pengembangan TOD Center Di Sekitar Batik Plaza Kota Pekalongan, 2020. Pada laporan tersebut ada profil terkait aset milik pemkot dan PT KAI yang memungkinkan dapat membantu pengembangan TOD Stasiun Kota Pekalongan.

Survei Instansi LVC Pekalongan

Nama : Bapak Agustinus

Instansi : Kantor Pertanahan Kota Pekalongan

Jabatan :

1. Bagaimana sistem penilaian nilai lahan yang tergambar dalam Zona Nilai Tanah (ZNT)?

Jawab :

Lahan yang dulunya tidak terbangun menjadi terbangun tentunya akan naik harganya. Selain yang mempengaruhi berupa letak yang strategis, keadaan alam tanahnya masih keras atau sudah kaya rawa, tentu akan berpengaruh pada harga, perubahan jalan, Beberapa factor yang menjadi pertimbangan dalam penentuan zona nilai tanah yaitu harga pasar, harga jual beli di notaris, NJOP.

2. Bagaimana pembaharuan data ZNT?

Jawab :Pembaharuan setiap tahun. Terdapat personil yang melakukan survei ke lapangan

3. Bagaimana dampak banjir/rob terhadap harga lahan di Kota Pekalongan, terlebih di wilayah penelitian?

Jawab :

Daerah utara, yang sering mengalami banjir rob. Banjir rob ini tergantung cuaca kalau air 10-12 itu air laut tinggi dan bisa limpas dari tanggul rob ke permukiman . Penurunan Dari 130.000 menjadi 80.000. Selain itu banjir rob juga dipengaruhi oleh tanggul yang jebol karena arus yang kuat.

Survei Instansi LVC Pekalongan

Nama : Ibu Iva Prima Septanita dan Endang Febriana

Instansi : Dinas PUPR Kota Pekalongan

Jabatan : Kabid Tata Ruang dan Bangunan

1. Dalam mendukung pengembangan TOD Kawasan Stasiun dan sekitarnya, apa saja insentif & disinsentif yang diterapkan di kawasan tersebut? Lalu dalam implementasinya kendala apa yang ditemukan?

Jawab :

Belum terdapat aturan mengenai pemberian insentif & disinsentif

Survei Instansi LVC Pekalongan

Nama : Bapak Nurkholis

Instansi : PT KAI Pekalongan

Jabatan :

1. Bagaimana terkait kepemilikan lahan di Stasiun Kota Pekalongan dan sekitarnya?

Jawab :

Kami memanfaatkan tanah aset kereta api untuk disewakan yang sekiranya produktif dan bias disewakan ke pihak ketiga untuk usaha. Sewa rata rata 5 tahun. Sekiranya jangka panjang perlu mendapat izin daii kementerian. Lahan sebelah timur stasiun merupakan lahan milik PT KAI.

Lampiran 3. Lampiran Hasil Kuesioner Penilaian SWOT

Identitas Narasumber

Nama : Asyhari Bunyaanudin

Instansi : BPKAD

Jabatan : Kasubid P2BMD

Petunjuk Pengisian:

Terdapat 3 (tiga) instrumen LVC yang terpilih, dimana masing-masing instrumen telah dianalisis menggunakan SWOT. Instrumen yang terpilih tersebut yang dapat digunakan sebagai strategi pembiayaan pembangunan adalah sebagai berikut:

1. Land Value Tax
2. Joint Development
3. Land Readjustment

Sebagai expert, Anda diminta untuk memberikan skor terhadap masing-masing isian SWOT dari instrumen LVC terkait kesesuaiannya dengan kondisi wilayah penelitian yaitu kawasan sekitar Stasiun Pekalongan. Pemberian skor, seperti di bawah ini: 1 : Tidak Sesuai 2 : Cukup Sesuai 3 : Sesuai 4 : Sangat Sesuai

1. Instrumen Land Value Tax

Kekuatan	1	2	3	4
Ketersediaan dukungan regulasi sistem perpajakan yang kuat.				
Tingkat kepatuhan dan partisipasi wajib pajak semakin baik terbukti Jumlah pendapatan pajak semakin meningkat tiap tahunnya				
Adanya inovasi terkait sistem perpajakan berupa SPPT Elektronik dan dapat diakses melalui website <i>pbb.pekalongankota.go.id</i> .				
Kelemahan	1	2	3	4
Kurangnya pemahaman wajib pajak terhadap perubahan sistem perpajakan (termasuk sistem pembayaran)				
Keterbatasan sumber daya manusia dalam melakukan pengecekan ulang ke daerah-daerah				
Kesulitan dalam menangkap potensi pajak baru seperti pembangunan baru				
Peluang	1	2	3	4
Perkembangan wilayah Kota Pekalongan semakin pesat				
Pembiayaan pembangunan bersumber dari pajak daerah sudah				

umum dilakukan di Indonesia.				
Kemajuan teknologi memudahkan dalam pembayaran pajak				
Tantangan	1	2	3	4
Mendefinisikan taksiran nilai tanah terhadap besaran nilai yang harus dikenakan pada objek pajak.				
Kemajuan teknologi (digitalisasi) yang harus diimbangi dengan kapasitas SDM (wajib pajak) yang mumpuni.				
Banjir rob mempengaruhi penurunan nilai lahan				

2. Joint Development

Kekuatan	1	2	3	4
Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan suada ada kajian desain pengembangan TOD				
Pengembangan TOD berada di Lahan yang mayoritas milik pemerintah dan PT KAI				
Kawasan pengembangan berada di kawasan komersial, dilalui Jalan Pantura				
Kelemahan	1	2	3	4
Belum adanya tindaklanjut rencana pengembangan .				
Keterbatasan pendanaan dari pemerintah				
Lahan parkir pertokoan & jalur pejalan kaki yang belum memadai dan ramah terhadap pejalan kaki				
Peluang	1	2	3	4
Peran dan kerjasama stakeholders pelaksanaan dan pembangunan di Kota Pekalongan..				
Kota Pekalongan sebagai pusat perdagangan jasa kawasan Petanglong, Kota Batik Dunia, Kota Event, dan berkembang kearah Kota MICE				
Praktik pembangunan dengan kerjasama KPBU pernah dilakukan di kawasan sekitar stasiun Pekalongan (Ex Sri Ratu & Auditorium Hall)				
Tantangan	1	2	3	4
Pembiayaan kawasan dengan konsep TOD membutuhkan pendanaan yang besar				
Urbanisasi & pekembangan Kota Pekalongan yang semakin pesat				
Kepercayaan dari seluruh stakeholders (pihak swasta dan masyarakat) untuk ikutserta berkolaborasi dalam program "pengembangan bersama.				

3. Land Readjustment

Kekuatan	1	2	3	4
Mayoritas lahan milik pemerintah kota dan PT KAI (BUMN).				
Diperlukan penataan pada kawasan ex sri ratu dan pertokoan sisi timur stasiun guna penyediaan lahan parier & jalur pejalan kaki yang ramah pejalan kaki				
Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan sudah ada kajian desain pengembangan TOD				
Kelemahan	1	2	3	4
Kurangnya pemahaman masyarakat akan pengetahuan land readjustment.				
Belum adanya dukungan yang kuat terkait regulasi/kebijakan.				
Perizinan pelaksanaan program yang seringkali memakan waktu cukup lama.				
Peluang	1	2	3	4
Melibatkan masyarakat dalam perencanaan dan pembangunan				
Minat, dukungan dan bantuan penuh dari pemerintah kota, daerah dan pusat, karena pembangunan elevated railway merupakan rencana strategis nasional.				
Program land readjustment sudah banyak dipraktikan di Indonesia				
Tantangan	1	2	3	4
Keterbatasan anggaran pembiayaan pembangunan kawasan.				
Koordinasi dan sinergisme antarlembaga diperlukan.				
Urbanisasi & perkembangan Kota Pekalongan yang semakin cepat (pengendalian dan pemanfaatan ruang).				

Identitas Narasumber

Nama : Amal Fathullah

Instansi : Kantah Pekalongan

Jabatan : Analisis Survei, Pengukuran, dan Pemetaan

Petunjuk Pengisian:

Terdapat 3 (tiga) instrumen LVC yang terpilih, dimana masing-masing instrumen telah dianalisis menggunakan SWOT. Instrumen yang terpilih tersebut yang dapat digunakan sebagai strategi pembiayaan pembangunan adalah sebagai berikut:

1. Land Value Tax
2. Joint Development
3. Land Readjustment

Sebagai expert, Anda diminta untuk memberikan skor terhadap masing-masing isian SWOT dari instrumen LVC terkait kesesuaiannya dengan kondisi wilayah penelitian yaitu kawasan sekitar Stasiun Pekalongan. Pemberian skor, seperti di bawah ini: 1 : Tidak Sesuai 2 : Cukup Sesuai 3 : Sesuai 4 : Sangat Sesuai

1. Instrumen Land Value Tax

Kekuatan	1	2	3	4
Ketersediaan dukungan regulasi sistem perpajakan yang kuat.				
Tingkat kepatuhan dan partisipasi wajib pajak semakin baik terbukti Jumlah pendapatan pajak semakin meningkat tiap tahunnya				
Adanya inovasi terkait sistem perpajakan berupa SPPT Elektronik dan dapat diakses melalui website <i>pbb.pekalongankota.go.id</i> .				
Kelemahan	1	2	3	4
Kurangnya pemahaman wajib pajak terhadap perubahan sistem perpajakan (termasuk sistem pembayaran)				
Keterbatasan sumber daya manusia dalam melakukan pengecekan ulang ke daerah-daerah				
Kesulitan dalam menangkap potensi pajak baru seperti pembangunan baru				
Peluang	1	2	3	4
Perkembangan wilayah Kota Pekalongan semakin pesat				
Pembiayaan pembangunan bersumber dari pajak daerah sudah umum dilakukan di Indonesia.				
Kemajuan teknologi memudahkan dalam pembayaran pajak				
Tantangan	1	2	3	4

Mendefinisikan taksiran nilai tanah terhadap besaran nilai yang harus dikenakan pada objek pajak.				
Kemajuan teknologi (digitalisasi) yang harus diimbangi dengan kapasitas SDM (wajib pajak) yang mumpuni.				
Banjir rob mempengaruhi penurunan nilai lahan				

2. Joint Development

Kekuatan	1	2	3	4
Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan suada ada kajian desain pengembangan TOD				
Pengembangan TOD berada di Lahan yang mayoritas milik pemerintah dan PT KAI				
Kawasan pengembangan berada di kawasan komersial, dilalui Jalan Pantura				
Kelemahan	1	2	3	4
Belum adanya tindaklanjut rencana pengembangan .				
Keterbatasan pendanaan dari pemerintah				
Lahan parkir pertokoan & jalur pejalan kaki yang belum memadai dan ramah terhadap pejalan kaki				
Peluang	1	2	3	4
Peran dan kerjasama stakeholders pelaksanaan dan pembangunan di Kota Pekalongan..				
Kota Pekalongan sebagai pusat perdagangan jasa kawasan Petanglong, Kota Batik Dunia, Kota Event, dan berkembang kearah Kota MICE				
Praktik pembangunan dengan kerjasama KPBU pernah dilakukan di kawasan sekitar stasiun Pekalongan (Ex Sri Ratu & Auditorium Hall)				
Tantangan	1	2	3	4
Pembiayaan kawasan dengan konsep TOD membutuhkan pendanaan yang besar				
Urbanisasi & perkembangan Kota Pekalongan yang semakin pesat				
Kepercayaan dari seluruh stakeholders (pihak swasta dan masyarakat) untuk ikutserta berkolaborasi dalam program "pengembangan bersama.				

3. Land Readjustment

Kekuatan	1	2	3	4
Mayoritas lahan milik pemerintah kota dan PT KAI (BUMN).				
Diperlukan penataan pada kawasan ex sri ratu dan pertokoan sisi timur stasiun guna penyediaan lahan parier & jalur pejalan kaki yang ramah pejalan kaki				
Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan sudah ada kajian desain pengembangan TOD				
Kelemahan	1	2	3	4
Kurangnya pemahaman masyarakat akan pengetahuan land readjustment.				
Belum adanya dukungan yang kuat terkait regulasi/kebijakan.				
Perizinan pelaksanaan program yang seringkali memakan waktu cukup lama.				
Peluang	1	2	3	4
Melibatkan masyarakat dalam perencanaan dan pembangunan				
Minat, dukungan dan bantuan penuh dari pemerintah kota, daerah dan pusat, karena pembangunan elevated railway merupakan rencana strategis nasional.				
Program land readjustment sudah banyak dipraktikan di Indonesia				
Tantangan	1	2	3	4
Keterbatasan anggaran pembiayaan pembangunan kawasan.				
Koordinasi dan sinergisme antarlembaga diperlukan.				
Urbanisasi & perkembangan Kota Pekalongan yang semakin cepat (pengendalian dan pemanfaatan ruang).				

Identitas Narasumber

Nama : Slamet Miftakhudin, ST
Jabatan : Perencana Ahli Madya
Instansi : Bappeda Kota Pekalongan

Petunjuk Pengisian:

Terdapat 3 (tiga) instrumen LVC yang terpilih, dimana masing-masing instrumen telah dianalisis menggunakan SWOT. Instrumen yang terpilih tersebut yang dapat digunakan sebagai strategi pembiayaan pembangunan adalah sebagai berikut:

1. Land Value Tax
2. Joint Development
3. Land Readjustment

Sebagai expert, Anda diminta untuk memberikan skor terhadap masing-masing isian SWOT dari instrumen LVC terkait kesesuaiannya dengan kondisi wilayah penelitian di sekitar Stasiun Kota Pekalongan. Pemberian skor, seperti di bawah ini: 1 : Tidak Sesuai 2 : Cukup Sesuai 3 : Sesuai 4 : Sangat Sesuai

1. Instrumen Land Value Tax

Kekuatan	1	2	3	4
Ketersediaan dukungan regulasi sistem perpajakan yang kuat.			■	
Tingkat kepatuhan dan partisipasi wajib pajak semakin baik terbukti Jumlah pendapatan pajak semakin meningkat tiap tahunnya		■		
Adanya inovasi terkait sistem perpajakan berupa SPPT Elektronik dan dapat diakses melalui website <i>pbb.pekalongankota.go.id</i> .			■	
Kelemahan	1	2	3	4
Kurangnya pemahaman wajib pajak terhadap perubahan sistem perpajakan (termasuk sistem pembayaran)		■		
Keterbatasan sumber daya manusia dalam melakukan pengecekan ulang ke daerah-daerah	■			
Kesulitan dalam menangkap potensi pajak baru seperti pembangunan baru			■	
Peluang	1	2	3	4
Perkembangan wilayah Kota Pekalongan semakin pesat			■	
Pembiayaan pembangunan bersumber dari pajak daerah sudah umum dilakukan di Indonesia.		■		
Kemajuan teknologi memudahkan dalam pembayaran pajak				■

Tantangan	1	2	3	4
Mendefinisikan taksiran nilai tanah terhadap besaran nilai yang harus dikenakan pada objek pajak.				
Kemajuan teknologi (digitalisasi) yang harus diimbangi dengan kapasitas SDM (wajib pajak) yang mumpuni.				
Banjir rob mempengaruhi penurunan nilai lahan				

2. Joint Development

Kekuatan	1	2	3	4
Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan suada ada kajian desain pengembangan TOD				
Pengembangan TOD berada di Lahan yang mayoritas milik pemerintah dan PT KAI				
Kawasan pengembangan berada di kawasan komersial, dilalui Jalan Pantura				
Kelemahan	1	2	3	4
Belum adanya tindaklanjut rencana pengembangan .				
Keterbatasan pendanaan dari pemerintah				
Lahan parkir pertokoan & jalur pejalan kaki yang belum memadai dan ramah terhadap pejalan kaki				
Peluang	1	2	3	4
Peran dan kerjasama stakeholders pelaksanaan pembangunan di Kota Pekalongan.				
Kota Pekalongan sebagai pusat perdagangan jasa kawasan Petanglong, Kota Batik Dunia, Kota Event, dan berkembang kearah Kota MICE				
Praktik pembangunan dengan kerjasama KPBU pernah dilakukan di kawasan Sekitar Stasiun Pekalongan (Ex Sri Ratu, Auditorium Atrium)				
Tantangan	1	2	3	4
Pembiayaan kawasan dengan konsep TOD membutuhkan pendanaan yang besar				
Urbanisasi & pekembangan Kota Pekalongan yang semakin pesat				
Kepercayaan dari seluruh stakeholders (pihak swasta dan masyarakat) untuk ikutserta berkolaborasi dalam program "pengembangan bersama.				

3. Land Readjustment

Kekuatan	1	2	3	4
Mayoritas lahan milik pemerintah kota dan PT KAI (BUMN).				
Diperlukan penataan pada kawasan ex sri ratu dan pertokoan sisi timur stasiun guna penyediaan lahan parier & jalur pejalan kaki yang ramah pejalan kaki				
Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan sudah ada kajian desain pengembangan TOD				
Kelemahan	1	2	3	4
Kurangnya pemahaman masyarakat akan pengetahuan land readjustment.				
Belum adanya dukungan yang kuat terkait regulasi/kebijakan.				
Perizinan pelaksanaan program yang seringkali memakan waktu cukup lama.				
Peluang	1	2	3	4
Melibatkan masyarakat dalam perencanaan dan pembangunan				
Minat, dukungan dan bantuan penuh dari pemerintah kota, daerah dan pusat, karena pembangunan elevated railway merupakan rencana strategis nasional.				
Program land readjustment sudah banyak dipraktikan di Indonesia				
Tantangan	1	2	3	4
Keterbatasan anggaran pembiayaan pembangunan kawasan.				
Koordinasi dan sinergisme antarlembaga diperlukan.				
Urbanisasi & perkembangan Kota Pekalongan yang semakin cepat (pengendalian dan pemanfaatan ruang).				

Identitas Narasumber

Nama : Ibu Iva prima septanita dan Endang Febriana

Instansi : Dinas PUPR Kota Pekalongan

Jabatan : Kabid tata ruang dan bangunan

Petunjuk Pengisian:

Terdapat 3 (tiga) instrumen LVC yang terpilih, dimana masing-masing instrumen telah dianalisis menggunakan SWOT. Instrumen yang terpilih tersebut yang dapat digunakan sebagai strategi pembiayaan pembangunan adalah sebagai berikut:

1. Land Value Tax
2. Joint Development
3. Land Readjustment

Sebagai expert, Anda diminta untuk memberikan skor terhadap masing-masing isian SWOT dari instrumen LVC terkait kesesuaiannya dengan kondisi wilayah penelitian yaitu kawasan sekitar Stasiun Pekalongan. Pemberian skor, seperti di bawah ini: 1 : Tidak Sesuai 2 : Cukup Sesuai 3 : Sesuai 4 : Sangat Sesuai

1. Instrumen Land Value Tax

Kekuatan	1	2	3	4
Ketersediaan dukungan regulasi sistem perpajakan yang kuat.				
Tingkat kepatuhan dan partisipasi wajib pajak semakin baik terbukti Jumlah pendapatan pajak semakin meningkat tiap tahunnya				
Adanya inovasi terkait sistem perpajakan berupa SPPT Elektronik dan dapat diakses melalui website <i>pbb.pekalongankota.go.id</i> .				
Kelemahan	1	2	3	4
Kurangnya pemahaman wajib pajak terhadap perubahan sistem perpajakan (termasuk sistem pembayaran)				
Keterbatasan sumber daya manusia dalam melakukan pengecekan ulang ke daerah-daerah				
Kesulitan dalam menangkap potensi pajak baru seperti pembangunan baru				
Peluang	1	2	3	4
Perkembangan wilayah Kota Pekalongan semakin pesat				
Pembiayaan pembangunan bersumber dari pajak daerah sudah umum dilakukan di Indonesia.				
Kemajuan teknologi memudahkan dalam pembayaran pajak				
Tantangan	1	2	3	4

Mendefinisikan taksiran nilai tanah terhadap besaran nilai yang harus dikenakan pada objek pajak.				
Kemajuan teknologi (digitalisasi) yang harus diimbangi dengan kapasitas SDM (wajib pajak) yang mumpuni.				
Banjir rob mempengaruhi penurunan nilai lahan				

2. Joint Development

Kekuatan	1	2	3	4
Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan suada ada kajian desain pengembangan TOD				
Pengembangan TOD berada di Lahan yang mayoritas milik pemerintah dan PT KAI				
Kawasan pengembangan berada di kawasan komersial, dilalui Jalan Pantura				
Kelemahan	1	2	3	4
Belum adanya tindaklanjut rencana pengembangan .				
Keterbatasan pendanaan dari pemerintah				
Lahan parkir pertokoan & jalur pejalan kaki yang belum memadai dan ramah terhadap pejalan kaki				
Peluang	1	2	3	4
Peran dan kerjasama stakeholders pelaksanaan dan pembangunan di Kota Pekalongan..				
Kota Pekalongan sebagai pusat perdagangan jasa kawasan Petanglong, Kota Batik Dunia, Kota Event, dan berkembang kearah Kota MICE				
Praktik pembangunan dengan kerjasama KPBU pernah dilakukan di kawasan sekitar stasiun Pekalongan (Ex Sri Ratu & Auditorium Hall)				
Tantangan	1	2	3	4
Pembiayaan kawasan dengan konsep TOD membutuhkan pendanaan yang besar				
Urbanisasi & perkembangan Kota Pekalongan yang semakin pesat				
Kepercayaan dari seluruh stakeholders (pihak swasta dan masyarakat) untuk ikutserta berkolaborasi dalam program "pengembangan bersama.				

3. Land Readjustment

Kekuatan	1	2	3	4
Mayoritas lahan milik pemerintah kota dan PT KAI (BUMN).				
Diperlukan penataan pada kawasan ex sri ratu dan pertokoan sisi timur stasiun guna penyediaan lahan parier & jalur pejalan kaki yang ramah pejalan kaki				
Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan sudah ada kajian desain pengembangan TOD				
Kelemahan	1	2	3	4
Kurangnya pemahaman masyarakat akan pengetahuan land readjustment.				
Belum adanya dukungan yang kuat terkait regulasi/kebijakan.				
Perizinan pelaksanaan program yang seringkali memakan waktu cukup lama.				
Peluang	1	2	3	4
Melibatkan masyarakat dalam perencanaan dan pembangunan				
Minat, dukungan dan bantuan penuh dari pemerintah kota, daerah dan pusat, karena pembangunan elevated railway merupakan rencana strategis nasional.				
Program land readjustment sudah banyak dipraktikan di Indonesia				
Tantangan	1	2	3	4
Keterbatasan anggaran pembiayaan pembangunan kawasan.				
Koordinasi dan sinergisme antarlembaga diperlukan.				
Urbanisasi & perkembangan Kota Pekalongan yang semakin cepat (pengendalian dan pemanfaatan ruang).				

Identitas Narasumber

Nama : Dedi Akmal

Instansi : PT KAI DAOP 4 SEMARANG

Jabatan : Manager Penjagaan Aset

Petunjuk Pengisian:

Terdapat 3 (tiga) instrumen LVC yang terpilih, dimana masing-masing instrumen telah dianalisis menggunakan SWOT. Instrumen yang terpilih tersebut yang dapat digunakan sebagai strategi pembiayaan pembangunan adalah sebagai berikut:

1. Land Value Tax
2. Joint Development
3. Land Readjustment

Sebagai expert, Anda diminta untuk memberikan skor terhadap masing-masing isian SWOT dari instrumen LVC terkait kesesuaiannya dengan kondisi wilayah penelitian yaitu kawasan sekitar Stasiun Pekalongan. Pemberian skor, seperti di bawah ini: 1 : Tidak Sesuai 2 : Cukup Sesuai 3 : Sesuai 4 : Sangat Sesuai

1. Instrumen Land Value Tax

Kekuatan	1	2	3	4
Ketersediaan dukungan regulasi sistem perpajakan yang kuat.				
Tingkat kepatuhan dan partisipasi wajib pajak semakin baik terbukti Jumlah pendapatan pajak semakin meningkat tiap tahunnya				
Adanya inovasi terkait sistem perpajakan berupa SPPT Elektronik dan dapat diakses melalui website <i>pbb.pekalongankota.go.id</i> .				
Kelemahan	1	2	3	4
Kurangnya pemahaman wajib pajak terhadap perubahan sistem perpajakan (termasuk sistem pembayaran)				
Keterbatasan sumber daya manusia dalam melakukan pengecekan ulang ke daerah-daerah				
Kesulitan dalam menangkap potensi pajak baru seperti pembangunan baru				
Peluang	1	2	3	4
Perkembangan wilayah Kota Pekalongan semakin pesat				
Pembiayaan pembangunan bersumber dari pajak daerah sudah umum dilakukan di Indonesia.				
Kemajuan teknologi memudahkan dalam pembayaran pajak				

Tantangan	1	2	3	4
Mendefinisikan taksiran nilai tanah terhadap besaran nilai yang harus dikenakan pada objek pajak.				
Kemajuan teknologi (digitalisasi) yang harus diimbangi dengan kapasitas SDM (wajib pajak) yang mumpuni.				
Banjir rob mempengaruhi penurunan nilai lahan				

2. Joint Development

Kekuatan	1	2	3	4
Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan suada ada kajian desain pengembangan TOD				
Pengembangan TOD berada di Lahan yang mayoritas milik pemerintah dan PT KAI				
Kawasan pengembangan berada di kawasan komersial, dilalui Jalan Pantura				
Kelemahan	1	2	3	4
Belum adanya tindaklanjut rencana pengembangan .				
Keterbatasan pendanaan dari pemerintah				
Lahan parkir pertokoan & jalur pejalan kaki yang belum memadai dan ramah terhadap pejalan kaki				
Peluang	1	2	3	4
Peran dan kerjasama stakeholders pelaksanaan dan pembangunan di Kota Pekalongan..				
Kota Pekalongan sebagai pusat perdagangan jasa kawasan Petanglong, Kota Batik Dunia, Kota Event, dan berkembang kearah Kota MICE				
Praktik pembangunan dengan kerjasama KPBU pernah dilakukan di kawasan sekitar stasiun Pekalongan (Ex Sri Ratu & Auditorium Hall)				
Tantangan	1	2	3	4
Pembiayaan kawasan dengan konsep TOD membutuhkan pendanaan yang besar				
Urbanisasi & peembangan Kota Pekalongan yang semakin pesat				
Kepercayaan dari seluruh stakeholders (pihak swasta dan masyarakat) untuk ikutserta berkolaborasi dalam program "pengembangan bersama.				

3. Land Readjustment

Kekuatan	1	2	3	4
Mayoritas lahan milik pemerintah kota dan PT KAI (BUMN).				
Diperlukan penataan pada kawasan ex sri ratu dan pertokoan sisi timur stasiun guna penyediaan lahan parier & jalur pejalan kaki yang ramah pejalan kaki				
Adanya dukungan ketersediaan regulasi pengembangan TOD di Stasiun dan sudah ada kajian desain pengembangan TOD				
Kelemahan	1	2	3	4
Kurangnya pemahaman masyarakat akan pengetahuan land readjustment.				
Belum adanya dukungan yang kuat terkait regulasi/kebijakan.				
Perizinan pelaksanaan program yang seringkali memakan waktu cukup lama.				
Peluang	1	2	3	4
Melibatkan masyarakat dalam perencanaan dan pembangunan				
Minat, dukungan dan bantuan penuh dari pemerintah kota, daerah dan pusat, karena pembangunan elevated railway merupakan rencana strategis nasional.				
Program land readjustment sudah banyak dipraktikan di Indonesia				
Tantangan	1	2	3	4
Keterbatasan anggaran pembiayaan pembangunan kawasan.				
Koordinasi dan sinergisme antarlembaga diperlukan.				
Urbanisasi & perkembangan Kota Pekalongan yang semakin cepat (pengendalian dan pemanfaatan ruang).				