



LAND VALUE CAPTURE SEBAGAI INOVASI PEMBIAYAAN NON PEMERINTAH DI KOTA PEKALONGAN

Wisnu Pradoto¹, Muhammad Safrul², Nurul Anam Ramli³

^{1,2,3} Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

Email: wisnu.pradoto@live.undip.ac.id¹, muhammad.safrul21@pwk.undip.ac.id²,
nurulanamramli@alumni.undip.ac.id³

Diterima : 28 November 2023

Disetujui : 24 Juni 2024

Abstract

The land use pattern and infrastructure investment serve as tools that can be utilized to create opportunities for increasing land economic value. This research aims to formulate the Land Value Capture (LVC) model as a non-governmental financing source that can be used to finance the development of the Pekalongan City Station area with the concept of Transit-Oriented Development (TOD). The analytical tools used include descriptive and literature studies, as well as SWOT analysis. The research area is focused on 3 (three) areas that may be ready for LVC implementation, namely 1) the Hoegeng Stadium area, 2) the former Sri Ratu area, shops on the east side, and 3) shops on the east side of the station. LVC instruments that can be applied in this area include land value taxes, joint development, land readjustment using diversification strategies.

Keywords: *Land Value Capture (LVC), Pekalongan City Station, Transit Oriented Development (TOD)*

1. PENDAHULUAN

Kota Pekalongan merupakan salah satu kota di pesisir pantai utara provinsi Jawa Tengah yang menawarkan potensi walaupun mengalami penurunan daya dukung lingkungan akibat bencana banjir rob dan penurunan muka tanah (Iskandar et al., 2020). Kota ini telah ditetapkan sebagai Kota Batik Warisan Dunia oleh UNESCO yang dapat memperkuat branding Kota Pekalongan sebagai kota industri batik dan kota wisata budaya. Melalui Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2019 Tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi Di Jawa Tengah, 2019, Pemerintah Kota Pekalongan mengarahkan program pengembangan Transit-Oriented Development (TOD) Center di Sekitar Stasiun Kota Pekalongan dengan perkiraan investasi sebesar Rp. 200 milyar dengan sumber dana dari APBN. Implementasi pembangunan kawasan TOD di Indonesia seringkali terkendala oleh sistem pembiayaan yang masih konvensional. Besarnya biaya pembangunan, investasi, operasional dan pemeliharaan seringkali melebihi kemampuan fiskal perkotaan. Dilihat dari APBN 2019, pendapatan

negara masih jauh lebih rendah dari belanja negara. Hal ini menggambarkan bahwa pembiayaan konvensional yang bertumpu pada APBN tidak dapat dilakukan (Septiandini, F. & Syabri, 2019). Oleh karenanya, kebutuhan alternatif pembiayaan lain semakin diperlukan untuk menutupi kebutuhan pembiayaan pembangunan infrastruktur yang besar.

Pembangunan kawasan TOD sendiri merupakan konsep pengembangan berorientasi penggunaan lahan campuran, berkepadatan tinggi, dengan memanfaatkan stasiun kereta sebagai simpul transportasi umum massal (Staricco & Brovarone, 2018). TOD adalah strategi perencanaan kota yang melibatkan jaringan aktor/stakeholders dengan persepsi, tujuan, sumberdaya dan strategi yang beragam (Mu & de Jong, 2016). TOD bukan hanya meningkatkan efisiensi lahan tetapi juga nilai lahan. Pengembangan kawasan TOD akan menciptakan aksesibilitas kawasan yang tinggi. Pembangunan TOD menawarkan penataan kawasan dengan penggunaan fungsi 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. Oleh karenanya, konsep ini bukan saja menarik untuk diaplikasikan sebagai model perencanaan guna lahan perkotaan tetapi juga sebagai sarana pembiayaan non-pemerintah. Model pembiayaan ini dikenal dengan Land Value Capture (LVC). Dalam hal ini, LVC diaplikasikan melalui TOD (Wang et al., 2019).

Konsep *land value capture* (LVC) kembali populer dalam praktik perencanaan di berbagai negara (Kim, 2020), terutama negara berkembang untuk membantu membiayai pembangunan infrastruktur kota (Peterson, 2008). Penangkapan nilai lahan terjadi karena adanya kenaikan lahan akibat adanya investasi infrastruktur yang menciptakan manfaat bagi pemilik properti yang ada dan yang akan datang. Oleh karena itu beberapa kenaikan nilai properti harus diperoleh kembali untuk kepentingan publik. Pembiayaan alternatif LVC juga disarankan oleh para peneliti internasional untuk membantu pembiayaan pembangunan infrastruktur terutama bagi negara berkembang yang memiliki keterbatasan dalam pendanaan (Mathur, 2019). Penelitian sebelumnya telah menyoroti keberhasilan penerapan LVC di berbagai negara seperti Shenzhen, China dan Hongkong, China dalam pengembangan kawasan berbasis transit (Gong & Li, 2021). Maupun di India terkait evaluasi penerapan LVC dalam pengembangan kawasan berbasis transit. Umumnya penerapan LVC diterapkan untuk membiayai pengembangan real estate di dalam dan sekitar stasiun atau jalur transit (Mathur, 2019). Penerapan konsep LVC masih tergolong baru di Indonesia, sehingga konsep ini benar-benar belum dimanfaatkan secara optimal oleh pemerintah untuk membantu pembiayaan pembangunan. Namun Indonesia

memiliki peluang menerapkan LVC untuk membantu dalam pembiayaan infrastruktur (Mabrurotunnisa; & Iskandar, 2021).

Pengembangan proyek TOD diyakini bukan saja bertujuan untuk mengintegrasikan sistem transportasi dengan pola guna lahan, tetapi yang lebih menarik adalah dampaknya pada peningkatan nilai lahan di kawasan pengembangan. Untuk itulah pengembangan kawasan TOD di Stasiun Kota Pekalongan perlu dikaji untuk melihat seberapa potensinya dalam menciptakan pertambahan nilai lahan melalui mekanisme LVC. Pertambahan nilai lahan ini pada akhirnya akan menjadi sumber pembiayaan non-pemerintah melalui investasi swasta. LVC diharapkan mampu menyelesaikan kesenjangan antara kebutuhan pembangunan dengan keterbatasan kapasitas pembiayaan dari pemerintah

2. METODE PENELITIAN

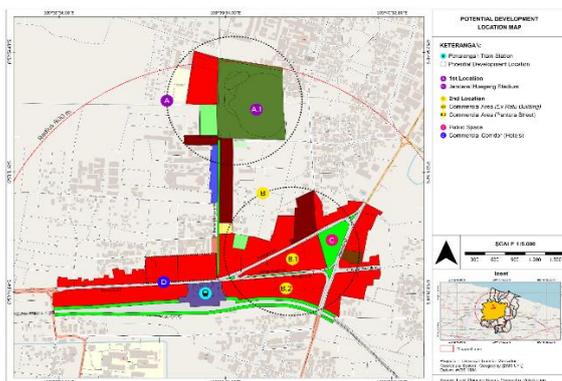
Penelitian ini bertujuan untuk merumuskan model LVC sebagai pembiayaan non pemerintah untuk pembangunan melalui pengembangan kawasan sekitar Stasiun Kota Pekalongan melalui konsep TOD. Penelitian ini berfokus pada area stasiun dengan radius 800m (Gambar 1) dengan pertimbangan kawasan tersebut dinilai 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.

Penelitian ini menggunakan metode campuran (mixed method) untuk menentukan instrumen LVC yang tepat dan strategi yang paling tepat untuk menerapkan instrumen LVC tersebut. Data dikumpulkan melalui observasi lapangan, wawancara & kuesioner. Selain itu melalui studi literatur maupun telaah dokumen.

Kawasan penelitian merupakan areal TOD Stasiun Pekalongan dengan radius \pm 800 m dengan pusat di Stasiun Kota Pekalongan. Secara umum, kawasan penelitian telah sesuai dengan penerapan LVC dalam studi ini yang merujuk pada prinsip TOD. Terdapat 3 (tiga) fokus utama kawasan penelitian yaitu (1)

Stadion Hoegeng (A1); (2) Kawasan Pertokoan di Jl. Gajah Mada (Ex Sri Ratu dan pertokoan di sebelah timurnya (B1)); dan (3) Kawasan Pertokoan di Jl. Raya Pantura (sebelah timur stasiun (B2)). Untuk lebih jelasnya terkait lokasi penelitian dapat diamati pada Gambar 1. Ketiga kawasan tersebut dipilih dikarenakan lokasi-lokasi tersebut dinilai paling memiliki potensi untuk dikembangkan dibandingkan dengan wilayah lainnya. Pertimbangan penting lainnya adalah kepemilikan aset pemerintah yang akan memudahkan proses pembebasan lahan.

Dalam penentuan instrumen 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 dilakukan analisis strategi dengan 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. Kemudian dinilai oleh lima expert yang mewakili masing-masing instansi. Lima expert tersebut dari BAPPEDA, BKAD, Kantor Pertanahan, PT KAI DAOP 4 Semarang.



Gambar 1. Peta Lokasi Potensial Pengembangan
 Sumber: Analisis Peneliti, 2023

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Analisis Penentuan Instrumen LVC Untuk Pengembangan Kawasan Stasiun Kota Pekalongan

Menurut Suzuki et al., (2015) instrumen LVC dapat dikelompokkan menjadi 2 (dua) yaitu LVC berbasis Pajak dan Biaya (Tax-and Fee-Based LVC Instruments), dan LVC berbasis Pengembangan (Development-Based LVC Instruments). Masing-masing kategori LVC mempunyai kelebihan dan kekurangan dalam penerapannya yang harus disesuaikan pada kondisi dan karakteristik wilayah yang akan dikembangkan. Pemerintah dan pemilik tanah dan/atau pengembang dapat menggunakan perolehan nilai untuk mendapatkan keuntungan dan manfaat ekonomi, sosial dan lingkungan yang lebih besar dari investasi infrastruktur. Berkaca pada penerapan LVC di beberapa negara, pemerintah biasanya menggunakan mekanisme berbasis pajak dan biaya, sedangkan investor sebagai mitra pemerintah menggunakan mekanisme berbasis pengembangan. LVC berbasis pajak dan biaya diimplementasikan melalui kerangka hukum dan peraturan pemerintah.

Kebijakan Pengembangan Lahan tertuang di 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, 2020. Regulasi tersebut menjelaskan rencana pengembangan perkotaan dengan mengintegrasikan antarpusat kegiatan melalui jaringan jalan, antarmoda dan pengembangan fasilitas TOD. Selain itu 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. Demikian juga peraturan tentang perpajakan. Regulasi terkait perpajakan berfokus pada tarif pajak daerah yang relevan dengan implementasi LVC seperti Bea Perolehan Hak Atas Tanah & Bangunan; 2) Pajak Hotel; 3) Pajak Restoran; 4) Pajak Bumi dan Bangunan Pedesaan & Perkotaan; 5) Pajak Parkir; Pajak Reklame; Pajak Hiburan. Kebijakan tersebut telah menjelaskan ketentuan dan besaran tarif pajak daerah secara jelas. Oleh karenanya, ketersediaan regulasi ini tentunya mendukung dan dapat dijadikan sebagai

pedoman untuk menentukan besaran nilai yang dapat diperoleh melalui penerapan LVC terutama instrumen yang berbasis pajak.

Penentuan instrumen LVC pada penelitian ini merujuk kepada analisis aspek atau dimensi yang dirumuskan oleh Iacono et al., (2009) untuk merumuskan instrumen dengan kriteria yang sesuai. Selanjutnya aspek atau dimensi tersebut dimodifikasi mengikuti kebutuhan di wilayah penelitian. Setelah itu masing-masing aspek atau dimensi tersebut dibandingkan. Berikut ini merupakan hasil perbandingan kesesuaian kriteria penentuan instrumen LVC dengan kawasan potensial di wilayah penelitian. Titik hitam menunjukkan kebutuhan dan kemungkinan instrumen LVC yang dapat diterapkan pada aspek yang digunakan dalam perolehan nilai. Titik merah merupakan kebutuhan pengembangan kawasan potensial yang disesuaikan dengan aspek atau dimensi yang sama.

1) *Stadion Hoegeng*

Berdasarkan Tabel 1, Instrumen LVC yang tepat diimplementasikan pada Kawasan Stadion Hoegeng yaitu *Land Readjustment* dan *Joint Development*, yang mana *Joint Development* dinilai paling relevan untuk diterapkan. Stadion merupakan aset pemerintah kota yang kurang mendapatkan pemeliharaan sehingga beberapa fasilitas rusak seperti tribun yang roboh disisi timur dan selatan (Prabowo, 2018). Pemerintah mengalami keterbatasan dalam penganggaran dan personil untuk merawat stadion yang memiliki luas ± 4 ha (Admin Radio Kota Batik Pekalongan, 2020). Oleh karena itu keterlibatan investor diperlukan untuk mengembangkan kawasan tersebut. Area stadion berpotensi untuk dialihfungsikan menjadi kawasan komersial yang lebih menguntungkan seperti Gedung Pameran (Exhibition Hall) yang dapat mendukung aktivitas Kota Pekalongan sebagai Kota Batik, pusat perdagangan jasa Petanglong, dan Meeting, Incentive, Convention, and Exhibition (MICE).

Tabel 1. 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: (Iacono et al., 2009) dimodifikasi, 2023

2) *Kawasan Ex-Sri Ratu (Ex-Batik Plaza) dan pertokoan di sisi timurnya*

Berdasarkan Tabel 2, 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 sale. Intrumen *joint development* dapat diterapkan mengingat ex-Sri Ratu 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 ex-Sri Ratu dan sistem 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. Fasilitas komersial tersebut memiliki letak yang strategis, berdekatan dengan lokasi Stasiun Kota Pekalongan dan terletak di pusat Kota Pekalongan. Namun terdapat kendala berupa ruang parkir yang terbatas, jalur pejalan

kaki yang tidak memadai. Pada konteks ini *land readjustment* diperlukan untuk menyediakan lahan parkir dan jaringan pejalan kaki. Mengingat letak pertokoan yang menghadap jalan pantura dan pergerakan kurang nyaman dan kurang aman karena berada tepat di tikungan jalan pantura yang memiliki mobilitas tinggi. *Land Value Tax* juga potensial

diterapkan oleh pemerintah atas pembangunan infrastruktur dikawasan tersebut. Seiring dengan itu, nilai lahan akan semakin meningkat baik pada kawasan tersebut maupun di kawasan sekitarnya. Sementara ini *Air Right Sale* belum dapat diterapkan karena belum tersedia peraturan pemberian insentif dan disinsentif yang dapat dilakukan melalui peraturan FAR.

Tabel 2. 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	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) dimodifikasi, 2023

3) *Kawasan pertokoan timur stasiun*

Berdasarkan Tabel 3 di bawah, instrumen LVC yang tepat untuk 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, dan pengamatan kondisi eksisting kawasan tersebut. Lahan pertokoan di sisi 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 karena tidak menghadap jalan utama dan saat ini pertokoan dimanfaatkan untuk pergudangan. Lahan ex-Pasar Sayun saat ini difungsikan sebagai tempat parkir truk 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. Pada kawasan

tersebut juga terdapat Gedung Logistik PT KAI Kota Pekalongan yang saat ini dimanfaatkan sebagai gedung olahraga dan kios/warung makan. Padahal bangunan tersebut merupakan salah satu bangunan heritage di Kota Pekalongan. Kendala yang dialami untuk menghidupkan kembali bangunan tersebut adalah ketiadaan akses yang strategis.

Joint development dapat diterapkan untuk menyediakan lahan parkir, pembangunan jalan masuk & jalan keluar ex-Pasar Sayun, dan mengembalikan fungsi Gedung Logistik PT KAI sebagai bangunan *heritage* yang perlu dijaga. Hal ini dikarenakan ex-Pasar Sayun saat ini masih kosong dan dapat dikembangkan untuk pembangunan lahan parkir dan perbaikan akses keluar masuk ex-Pasar Sayun. Oleh karena itu perlu keterlibatan PT KAI sebagai pemilik aset dan pengembang. *Land readjustment* juga memungkinkan diterapkan untuk menata jalur pejalan kaki di depan pertokoan, mengingat kawasan tersebut dekat dengan rel kereta, dan berada di samping jalur pantura yang memiliki mobilitas tinggi.

Kenyamanan pejalan kaki perlu diperhatikan mengingat kawasan tersebut masuk dalam area pengembangan TOD.

Land value tax juga memungkinkan diterapkan karena lahan tersebut milik PT KAI (BUMN) yang disewa oleh pengembang untuk pertokoan. Adanya pengembangan TOD sekitar

stasiun akan meningkatkan nilai lahan. Pemilik lahan dan investor mendapat keuntungan dari pembangunan infrastruktur dan pengembangan kawasan. Dari kenaikan nilai lahan tersebut, pemerintah dapat memperoleh tambahan pendapatan dari pajak lahan.

Tabel 3. 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	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) dimodifikasi, 2023

3.2 Strategi Implementasi LVC Untuk Pengembangan Kawasan Stasiun Kota Pekalongan

Setelah selesai dengan penentuan instrumen LVC yang tepat di kawasan pengembangan, tahap berikutnya adalah penentuan strategi yang tepat untuk menerapkan instrumen LVC. Penentuan strategi implementasi ini menggunakan analisis SWOT yang melibatkan lima orang pakar yang mewakili masing-masing instansi dengan kepentingan yang berbeda yaitu BAPPEDA, BKAD, Kantor Pertanahan, Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang, dan PT KAI DAOP 4 Semarang.

1) Land Value Tax

Perhitungan skor faktor internal (IFAS) pada Tabel 4 memperlihatkan bahwa total skor faktor kekuatan sebesar 1,614 sedangkan total skor faktor kelemahan hanya 1,341. Hasil skoring ini mengindikasikan seluruh pakar sependapat bahwa 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 menunjukkan bahwa total skor faktor peluang sebesar 1,594 sedangkan total skor faktor tantangan adalah 1,802 yang artinya lebih besar. Hal ini berarti instrumen Land Value Tax mempunyai tantangan yang lebih besar dibandingkan peluang yang dapat dimanfaatkan.

Tabel 4. 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.pekalongkota.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

Tabel 5. 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

2) Joint Development

Berdasarkan perhitungan skor faktor internal (IFAS) instrumen *joint development* pada Tabel 6 terlihat bahwa total skor faktor kekuatan sebesar 1,857 sedangkan total skor faktor kelemahan hanya 1,575. Hasil skoring ini mengindikasikan bahwa para pakar sependapat bahwa 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 7 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 implementasi Joint Development mempunyai tantangan yang lebih besar dibandingkan dengan peluang yang dapat dimanfaatkan.

Tabel 6. 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

Tabel 7. 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 & pekembangan 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

3) Land Readjustment

Berdasarkan perhitungan skor faktor internal (IFAS) pada Tabel 8 terlihat bahwa total skor faktor kekuatan sebesar 1,733 sedangkan total skor faktor kelemahan hanya sebesar 1,651. Hasil skoring ini mengindikasikan para pakar sependapat 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 9 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 pada analisis sebelumnya.

Tabel 8. 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

Tabel 9. 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 & pekembangan 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

4) Strategi penerapan instrumen LVC

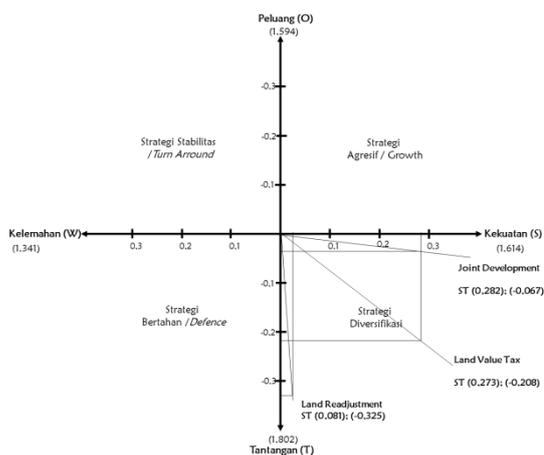
Berdasarkan Gambar 3, bentuk strategi yang dapat dilakukan untuk mengimplementasikan LVC dengan instrumen Land Value Tax, Joint Development, dan Land Readjustment yaitu Strategi Diversifikasi. Sejalan dengan strategi tersebut, beberapa hal yang bisa dilakukan untuk Land Value Tax adalah: (1) Sosialisasi perpajakan kepada masyarakat bekerjasama dengan pemerintah kota dan stakeholder lainnya; (2) Program pelatihan peningkatan kualitas SDM menghadapi era digitalisasi bekerjasama dengan pemerintah kota, dan stakeholder lainnya; dan (3) Pemanfaatan dan penciptaan kembali inovasi sistem pelayanan perpajakan

didukung dengan peraturan yang kuat, mengikat dan mudah dipahami masyarakat. Selain itu, pemberian insentif kepada wajib pajak juga dapat dilakukan sebagai bentuk diversifikasi strategi dalam pengimplementasian LVC dengan instrumen Land Value Tax.

Sedangkan penjabaran strategi diversifikasi yang relevan untuk Joint Development diantaranya: (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 dan swasta yang sinergis.

Selanjutnya langkah-langkah yang sejalan dengan strategi diversifikasi untuk Land Readjustment adalah program penyesuaian ulang kawasan dengan penyediaan fasilitas publik yang beragam seperti jalur pejalan kaki, lahan parkir yang memadai, dan perbaikan akses jalan menuju lahan ex Pasar Sayun. Dalam hal ini pemberian insentif kepada pemilik lahan yang turut berpartisipasi juga dapat dilakukan untuk mendorong masyarakat pemilik lahan ikut berpartisipasi.



Gambar 2. Diagram Kartesius Instrumen Land Value Tax, Joint Development, & Land Readjustment

Sumber: Analisis Penulis, 2023

4. KESIMPULAN

Hasil dari penelitian ini telah memberikan gambaran potensi pengembangan kawasan Stasiun Pekalongan sebagai kawasan transit dengan pendekatan LVC. Kawasan yang memungkinkan siap untuk penerapan LVC di sekitar TOD Stasiun Kota Pekalongan berada di

tiga kawasan (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 potensial tersebut telah terpilih 3 instrumen, yaitu Land Value Tax, Joint Development, dan Land Readjustment. Land Value Tax dengan bentuk strategi implementasi yang paling efektif berdasarkan analisis SWOT adalah strategi diversifikasi.

5. UCAPAN TERIMA KASIH

Artikel jurnal ini ditulis berdasarkan hasil penelitian yang dibiayai oleh APBD Kota Pekalongan pada Fasilitas, Pelaksanaan dan Evaluasi Penelitian dan Pengembangan Bidang Penyelenggaraan Otonomi Daerah Tahun Anggaran 2023 melalui Program Riset Unggulan Daerah (RUD) Kota Pekalongan Tahun 2023. Program tersebut diselenggarakan pemerintah Kota Pekalongan, Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Pekalongan.

6. REFERENSI

- Admin Radio Kota Batik Pekalongan. (2020). Dinparbudpora Fokus Pemeliharaan Area dalam Stadion Hoegeng. *Radio Kota Batik Pekalongan*. <https://rkb.pekalongankota.go.id/berita17936-1-dinparbudpora-fokus-pemeliharaan-area-dalam-stadion-hoegeng.html>
- Arif, F. N., & Manullang, O. R. (2017). *Kesesuaian Tata Guna Lahan Terhadap Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) di Kota Semarang*. 13 (3), 301–311.
- Gong, W., & Li, J. V. (2021). *Deciphering Property Development around High-Speed Railway Stations through Land Value Capture: Case Studies in Shenzhen*

- and Hong Kong.
- Iacono, M., Levinson, D., & Zhao, Z. (2009). Value Capture for Transportation Finance. *University of Minnesota: Nexus Research Group, Working Papers*, 48. <https://doi.org/10.2139/ssrn.1737786>.
- Iskandar, S. A., Helmi, M., Muslim, M., Widada, S., & Rochaddi, B. (2020). Analisis Geospasial Area Genangan Banjir Rob dan Dampaknya pada Penggunaan Lahan Tahun 2020 - 2025 di Kota Pekalongan Provinsi Jawa Tengah. *Indonesian Journal of Oceanography*, 2(3), 271–282. <https://doi.org/10.14710/ijoce.v2i3.8668>.
- Kim, M. (2020). Upzoning and value capture: How U.S. local governments use land use regulation power to create and capture value from real estate developments. *Land Use Policy*, 95(June 2019), 104624. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.104624>.
- Laporan Konsep Desain Pengembangan TOD Center di Sekitar Batik Plaza Kota Pekalongan. (2020). In *Pemerintah Kota Pekalongan Badan Keuangan Daerah*.
- Mabruronnisa, & Iskandar, D. A. (2021). Land Value Capture as Financial Resource for Infrastructure Development in Palembang City. *The Journal of Indonesia Sustainable Development Planning*, 2(1), 74–85. <https://doi.org/10.46456/jisdep.v2i1.96>.
- Mathur, S. (2019). An evaluative framework for examining the use of land value capture to fund public transportation projects. *Land Use Policy*, 86(November 2018), 357–364. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.05.021>.
- Mu, R., & de Jong, M. (2016). A network governance approach to transit-oriented development: Integrating urban transport and land use policies in Urumqi, China. *Transport Policy*, 52, 55–63.
- 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. (2020).
- Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi di Jawa Tengah. (2019).
- Peterson, G. E. (2008). Unlocking Land Values to Finance Urban Infrastructure. In *Unlocking Land Values to Finance Urban Infrastructure* (Issue 7). World Bank Publications. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-7709-3>.
- Prabowo, R. S. (2018). Stadion Hoegeng Markas Persib Pekalongan Ambruk. *Bola.Com*. <https://www.bola.com/indonesia/read/3333171/stadion-hoegeng-markas-persip-pekalongan-ambruk>.
- Pramana, A. Y. E. (2018). *Korelasi Aksesibilitas Transportasi Publik dan Nilai Lahan di Kawasan Perkotaan Yogyakarta*. institut teknologi nasional yogyakarta.
- Prasetya, N. A., & Sunaryo, P. M. B. (2013). Faktor-faktor yang mempengaruhi harga lahan di kawasan Banjarsari Kelurahan Tembalang, Semarang. *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, 2(2), 223–232.
- Rahardian, G. (2015). Skenario perkembangan permukiman di kawasan perkotaan bandar kedungmulyo pasca terbangunnya interchange jalan tol Mojokerto-Kertosono. *Perencanaan Wilayah Dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember*.
- Septiandini, F. & Syabri, I. (2019). Identifikasi Proses Kerjasama dalam Land Value

- Capture pada Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Dukuh Atas dengan Perspektif Rational Choice Institutionalism. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 1–10.
- Staricco, L., & Brovarone, E. V. (2018). Promoting TOD through regional planning. A comparative analysis of two European approaches. *Journal of Transport Geography*, 66, 45–52.
- Subroto, G. (2018). *Model Optimalisasi Nilai Lahan Pada Kawasan Potensial Jalan Lingkar Dalam Timur Surabaya*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Suzuki, H., Murakami, J., Hong, Y.-H., & Tamayose, B. (2015). *Financing transit-oriented development with land values: Adapting land value capture in developing countries*. World Bank Publications.
- Tufail, D. N., & Dirgahayani, P. (2018). Identifikasi Potensi Land Value Capture di Kawasan Stasiun Gedebage Menggunakan Hedonic Pricing Model. *CSID Journal of Sustainable City and Urban Development*, 1(2), 13–21.
- Wang, J., Samsura, D. A. A., & van der Krabben, E. (2019). Institutional barriers to financing transit-oriented development in China: Analyzing informal land value capture strategies. *Transport Policy*, 82, 1–10.