

**KAJIAN INSTRUMEN *LAND VALUE CAPTURE* (LVC)
DI KAWASAN STASIUN LRT BEKASI BARAT**

JURNAL TUGAS AKHIR

SALSABILA QURATUAIN

113.20.008



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK DAN DESAIN

INSTITUT TEKNOLOGI SAINS BANDUNG

BEKASI

SEPTEMBER 2024

**KAJIAN INSTRUMEN *LAND VALUE CAPTURE* (LVC)
DI KAWASAN STASIUN LRT BEKASI**

JURNAL TUGAS AKHIR

SALSABILA QURATUAIN

113.20.008

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mendapatkan Gelar Sarjana
Perencanaan Wilayah dan Kota Pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan
Kota



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK DAN DESAIN

INSTITUT TEKNOLOGI SAINS BANDUNG

BEKASI

SEPTEMBER 2024

LEMBAR PENGESAHAN
KAJIAN INSTRUMEN *LAND VALUE CAPTURE* (LVC) DI KAWASAN
STASIUN LRT BEKASI BARAT

TUGAS AKHIR

SALSABILA QURATUAIN

113.20.008

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mendapatkan Gelar Sarjana
Perencanaan Wilayah dan Kota Pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan
Kota

Menyetujui

Bekasi, 13 September 2024

Pembimbing



Heru Widodo, S.T., M.T.

Mengetahui,

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota



Desiree M. Kipuw, ST., M.

KAJIAN INSTRUMEN *LAND VALUE CAPTURE* (LVC) DI KAWASAN STASIUN LRT BEKASI BARAT

Salsabila Quratuain ⁽¹⁾, Heru Widodo ⁽²⁾

⁽¹⁾ Salsabila Quratuain, Mahasiswa Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, ITS B.

⁽²⁾ Heru Widodo, ST.,MT., Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, ITS B.

Abstrak

Penelitian ini menganalisis potensi penerapan *Land Value Capture* (LVC) dari peningkatan nilai lahan yang terjadi karena pembangunan Stasiun LRT Bekasi Barat. Metode yang digunakan meliputi analisis overlay, *Geographical Weighted Regression*, dan *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Hasilnya menunjukkan penggunaan lahan pada kawasan ini terdiri dari permukiman, perdagangan & jasa, serta perkantoran. Lalu peningkatan nilai lahan sebesar 41% sejak beroperasinya infrastruktur Stasiun LRT Bekasi Barat tersebut. Instrumen LVC yang paling potensial diterapkan adalah skema *joint development*. Skema ini dinilai mampu mengoptimalkan manfaat kenaikan nilai lahan serta mendorong pembangunan berkelanjutan di sekitar Stasiun LRT Bekasi Barat.

Kata-kunci : LRT Bekasi Barat, Nilai lahan, *Land Value Capture*, infrastruktur, dan *joint development*.

Pendahuluan

Pembangunan infrastruktur publik yang dilakukan oleh pemerintah untuk masyarakat, membutuhkan pendanaan yang besar, sementara dana yang dimiliki pemerintah saat ini dirasa belum dapat mengakomodasi kebutuhan pembangunan secara maksimal. Di samping itu melalui pembangunan infrastruktur yang telah dilakukan oleh pemerintah, tentunya akan memberikan dampak pada peningkatan kualitas dan kuantitas kawasan. Dampaknya berupa efek pengganda (*multiplier effect*) kepada banyak sektor dan kehidupan masyarakat. Diantaranya dapat meningkatkan daya tarik kawasan, yang berimplikasi pada peningkatan nilai lahan. (Santoso dkk., 2022).

Pembangunan infrastruktur yang dilakukan pemerintah, akan berdampak pada nilai lahan di kawasan tersebut, yaitu peningkatan nilai lahan yang menjadi potensi/mekanisme sebagai sumber pembiayaan pembangunan infrastruktur di kawasan pembangunan infrastruktur dengan metode *Land Value Capture* (LVC) (Mathur, 2014; Mathur, 2017). *Land value capture* yang merupakan metode pendanaan infrastruktur publik berdasarkan adanya kenaikan nilai lahan/bangunan karena adanya pembangunan infrastruktur pada area tersebut (Innovative Infrastructure Financing through Value Capture in Indonesia, 2021). Terdapat dua definisi LVC yaitu penciptaan daya tarik untuk menciptakan nilai (*value creation*), dan tangkapan nilai (*value capture*). Peningkatan nilai lahan dapat terjadi jika ada penambahan daya tarik lokasi yang menjadi fakta empiris dan hadir sebagai

konsekuensi logis dari berbagai faktor, misalnya aglomerasi atau pemusatan aktivitas ataupun peningkatan aksesibilitas. Nilai yang dihasilkan sebagai dampak dari meningkatnya daya tarik suatu lokasi, nantinya akan ditangkap (*value capture*) dan dialihkan menjadi sumber pembiayaan baru. Studi Asian Development Bank, (2021).

Dalam Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 9 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu rencana pengembangan dan penataan angkutan umum untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat yang menggunakan jasa angkutan umum. Rencana tersebut ditetapkan pada Peraturan Daerah Kota Bekasi No.7 tahun 2024 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bekasi Tahun 2024-2044, yakni merencanakan strategi kebijakan dalam pengembangan transportasi umum atau berbasis massal di Kota Bekasi. Infrastruktur transportasi berbasis massal tersebut diwujudkan dalam *Light Rail Transit* (LRT). Berkenaan dengan kondisi tersebut, kawasan LRT Bekasi Barat merupakan bagian dari mega proyek LRT Jabodebek yang menghubungkan beberapa wilayah penting di Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi). Sehingga pembangunan infrastruktur Stasiun LRT Bekasi Barat ini berpotensi untuk menciptakan konektivitas melalui integrasi antara pembangunan perkotaan dan transportasi, kemudian perlunya upaya perencanaan investasi yang dapat menggerakkan perekonomian di area lahan proyek di sekitarnya. Menurut zSuzuki, (2015),

penerapan LVC menjadi relevan ketika infrastruktur transportasi berbasis rel secara signifikan meningkatkan nilai properti dan lahan di sekitarnya.

Jika pembangunan stasiun LRT Bekasi Barat dapat meningkatkan nilai lahan, maka peningkatan nilai lahan tersebut dapat dianggap sebagai hasil sebagian dari definisi LVC yaitu *Value Creation*. Sehingga diperlukan penangkapan nilai lahan (*Value Capture*) yang digunakan untuk dapat memanfaatkan nilai lahan tersebut ke berbagai bentuk manfaat baik itu *Tax Based* (pajak, tarif, dan sebagainya) maupun *Development Based* (infrastruktur lain). Pemilihan instrumen sangat penting karena instrumen merupakan alat yang digunakan untuk menangkap peningkatan nilai lahan tersebut. Adapun penentuan instrumen LVC memerlukan berbagai pertimbangan yang ada. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk mengkaji instrumen *Land Value Capture* (LVC) yang cocok jika diterapkan pada kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat sebagai metode dalam penangkapan nilai lahan akibat pembangunan infrastruktur transportasi Stasiun LRT Bekasi Barat.

Tinjauan Literatur

Penggunaan lahan

Menurut George (2010) perkembangan guna lahan pada kawasan perdagangan dan jasa menyebabkan timbulnya perkembangan pada kawasan-kawasan lain yaitu kawasan permukiman, perkantoran dan pendidikan. Perubahan penggunaan lahan mempengaruhi luas, luas lahan dapat mengalami penyempitan dan perluasan.

Nilai Lahan

Nilai lahan adalah suatu penilaian atas lahan yang didasarkan pada kemampuan lahan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan strategi ekonominya (Yunus, 2000). Penataan ruang yang tercermin dalam pola penggunaan lahan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pembentukan nilai tanah (Northam, 1975). Oleh karena itu, nilai lahan menurun jika anda menjauh dari kawasan pusat bisnis, namun harga lahan meningkat di kawasan dengan fasilitas seperti jalur transportasi utama, kawasan komersial utama, kawasan industri, dan jalan lingkar (radial).

Zona Nilai Tanah

Zona Nilai Tanah (ZNT) merupakan kumpulan area yang terdiri dari beberapa bidang tanah

dengan nilai tanah yang relatif sama dan batasannya bersifat imajiner atau nyata sesuai penggunaan tanahnya. Novita dkk, (2016). Zona geografis yang terdiri atas satu atau lebih objek pajak yang mempunyai satu NIR (Nilai Indeks Rata-Rata) yang sama, dan dibatasi oleh batas penguasaan/pemilikan objek pajak dalam satuan wilayah administrasi pemerintahan desa/kelurahan tanpa terikat pada batas blok.

Land Value Capture (LVC)

Land Value Capture (LVC) adalah kebijakan yang bertujuan untuk mengamankan manfaat bagi masyarakat dari peningkatan nilai lahan yang terjadi dari perubahan hak atas guna lahan melalui sistem perencanaan dan/atau investasi pada infrastruktur publik (Wolf-Powers, 2019). Korngold (2022) memahami *Land Value Capture* (atau *Land Value Return*) sebagai bentuk pengembalian nilai lahan. Tujuan utama LVC sendiri adalah untuk mengalokasikan kembali nilai (value creation) dari penangkapan pertambahan nilai (value capture) tersebut untuk mengembalikan keuntungan dari pembangunan infrastruktur publik kepada publik, baik dalam bentuk *in-cash* (pajak, tarif, dan sebagainya) maupun *in-kind* (infrastruktur lain). (Innovative Infrastructure Financing through Value Capture in Indonesia, 2021).

Instrumen Land Value Capture

Untuk menangkap peningkatan harga lahan yang disebabkan oleh pengembangan atau pembangunan stasiun, terdapat dua kategori *Land Value Capture* dengan delapan instrumen yang berbeda-beda (Li, 2020), yaitu

- Berbasis pajak atau retribusi (*Tax-or-fee Based*): Land Value Tax (Pajak Lahan dan Properti), Betterment Levies (Biaya Perbaikan/Penilaian Khusus), Tax Increment Financing (TIF) (Pembiayaan Kenaikan Pajak).
- Berbasis Pembangunan (*Development-based*): *Joint development* (Pengembangan Bersama), *Land sale or lease* (Sewa atau jual lahan), *Air rights sale* (Penjualan Hak Udara), *Land readjustment* (Penyesuaian Lahan), dan *Urban Redevelopment Scheme* (Skema Pembangunan Kembali Kota).

Kriteria Penentuan LVC

Kriteria-kriteria agar pembiayaan tersebut berhasil, terutama pada pembiayaan non-konvensional yang lebih kompleks daripada pembiayaan konvensional, untuk mengukur efektivitas alternatif pembiayaan infrastruktur yang sesuai untuk diterapkan di Indonesia. Ketersediaan regulasi, Preseden Pelaksanaan di Wilayah Lain, Resiko pelaksanaan, Manfaat

sosial ekonomi, dan Kecocokan jenis pengembangan.

Metodologi

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan metode campuran antara penelitian kuantitatif dan kualitatif. *Mixed research* atau pendekatan penelitian yang menggabungkan atau menggabungkan bentuk kualitatif dan kuantitatif (Creswell, 2015).

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini dibagi menjadi dua Jenis data berdasarkan sumber datanya, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer terdiri dari observasi lapangan, wawancara, dan kuesioner. Penentuan sampling pada kuesioner dan wawancara menggunakan *non-probabilita* yaitu teknik pengambilan sampel yang tidak memberikan peluang atau kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel (Sugiyono, 2013). Selanjutnya ditentukan dengan analisis stakeholder. Dimana stakeholder yang memiliki pengaruh besar pada penentuan instrumen LVC yaitu Badan Perencanaan, Penelitian, dan Pengembangan Daerah, Dinas Tata Ruang, dan Dinas Perhubungan Kota Bekasi. Sedangkan untuk survei sekunder dilakukan dengan peninjauan terhadap buku, penelitian sebelumnya, dokumen peraturan yang berlaku, sumber lainnya yang relevan dengan penelitian ini.

Metode Analisis Data

Metode analisis data untuk menjawab sasaran pada penelitian ini, terdiri dari:

Analisis Perubahan Penggunaan Lahan

Analisis yang digunakan adalah overlay yang bertujuan untuk mengidentifikasi perubahan spasial dari penggunaan lahan (Rachman, 2010). Analisis ini bertujuan untuk melihat perubahan guna lahan sebelum dan setelah stasiun LRT Bekasi Barat beroperasi. Output dari analisis ini berupa peta overlay perubahan lahan dan besaran luas lahan.



Gambar 1. Langkah analisis Overlay
Sumber: Hasil pengolahan, 2024

Analisis deskriptif

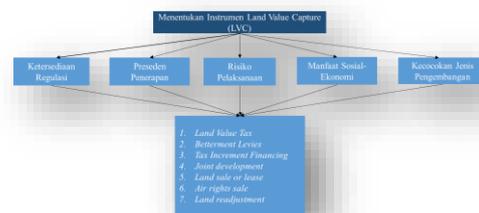
Analisis ini digunakan untuk mendeksripsikan kenaikan nilai lahan pada peta zona nilai tanah sebelum dan setelah Stasiun LRT Bekasi Barat beroperasi.

Analisis Geographical Weighted Regression (GWR)

Teknik analisis spasial yang digunakan untuk mengeksplorasi dan memodelkan hubungan antara variabel dependen dan variabel independen dengan memperhitungkan variasi spasial, sehingga menghasilkan penduga parameter yang hanya dapat digunakan untuk memprediksi tiap titik atau lokasi (Fotheringham, dkk, 2002). Analisis ini dilakukan untuk menjawab sasaran 2 yaitu memprediksi nilai lahan menggunakan variabel terpilih. Analisis ini diperlukan karena menurut (Gurdgiev, 2012), tingkat kenaikan dari nilai lahan dapat mempengaruhi instrument LVC yang terpilih. Menggunakan variabel dependen pendidikan, peribadatan, kesehatan, pusat perbelanjaan, dan transportasi sebagai. Lalu Zona Nilai Tanah eksisting menjadi variabel independen

Analytical hierarchy process

Analisis ini digunakan untuk menjawab sasaran ketiga yaitu penentuan instrumen *Land Value Capture* (LVC) dengan menggunakan *Analytic Hierarchy Process* (AHP), melalui data primer yang dikumpulkan melalui kuesioner AHP kepada para pakar/ahli/expert yang telah ditentukan. AHP adalah suatu metode dalam rangka pengambilan keputusan secara hierarki (tingkat) yang dipilih dari berbagai kriteria dan alternatif, kemudian dipertimbangkan prioritas dari masing-masing alternatif tersebut.

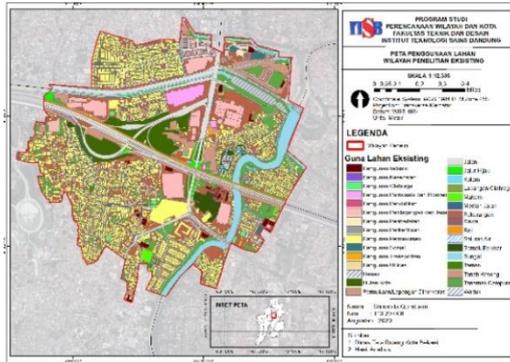


Gambar 2. Hirarki penentu LVC

Sumber: Hasil pengolahan, 2024

Hasil dan Pembahasan

Teridentifikasi perubahan guna lahan setelah pembangunan Stasiun LRT Bekasi Barat



Gambar 3. Peta Perubahan Guna Lahan
Sumber: Hasil pengolahan, 2024

Tabel 1. Luasan Perubahan Lahan

Guna Lahan (2020)	Guna Lahan (Eksisting)	Luas (Ha)
Pekarangan	Bangunan Perdagangan dan Jasa	0,0117
	Bangunan Perkantoran	0,0757
	Bangunan Permukiman	0,2273
Permukaan/Lapangan Diperkeras	Bangunan Perdagangan dan Jasa	0,0759
Tanah Kosong	Bangunan Permukiman	3,1367
Tanaman Campuran	Bangunan Perdagangan dan Jasa	0,6309

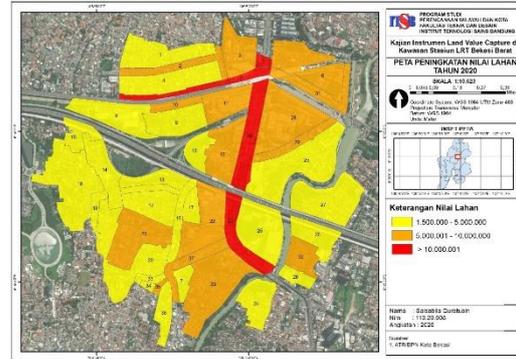
Sumber: Hasil pengolahan, 2024

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat peningkatan penggunaan lahan di kawasan stasiun LRT Bekasi Barat 2020-2024 adalah perkembangan penggunaan lahan permukiman sebesar 674,565 Ha. Kemudian perubahan penggunaan lahan pada kawasan ini didominasi oleh bangunan permukiman, perdagangan dan jasa, serta perkantoran, sehingga penggunaan lahan tersebut akan mendukung produktivitas ekonomi yang akan memberikan nilai yang lebih besar, yang nantinya akan ditangkap sebagai manfaat pembangunan stasiun LRT Bekasi Barat ini. Penggunaan lahan tersebut telah sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi 2024 – 2044 yaitu kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat diperuntukkan sebagai kawasan permukiman (*vertical*), kawasan industri, kawasan perdagangan & jasa kawasan perkantoran. Hal tersebut akan berpotensi untuk mendukung skema pendanaan LVC di Stasiun LRT Bekasi Barat ini. Hal ini didukung dengan studi ADB,(2021) yang mengatakan bahwa Lahan (Land) merupakan faktor utama dalam perekonomian. Selain menjadi potensi yang baik pada nilai lahan, penggunaan lahan ini akan berpengaruh pada penerapan LVC karena

setiap instrument LVC ini memiliki implementasi yang berbeda-beda pada setiap guna lahannya.

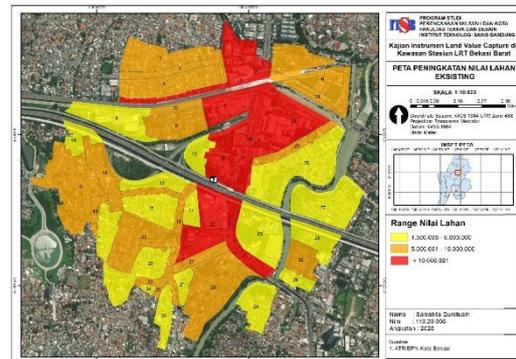
Teridentifikasi peningkatan nilai lahan setelah pembangunan di Stasiun LRT Bekasi Barat, serta memprediksi nilai lahannya

Peta nilai lahan sebelum Stasiun LRT Bekasi Barat beroperasi.



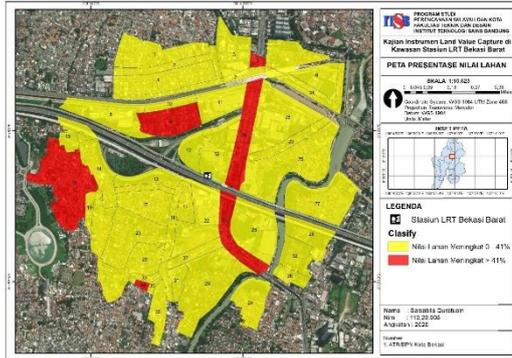
Gambar 4. Peta Nilai Lahan 2020
Sumber: Hasil Pengolahan, 2024

Peta nilai lahan setelah Stasiun LRT Bekasi Barat beroperasi.

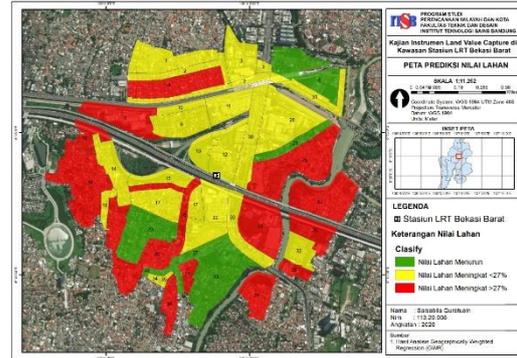


Gambar 5. Peta Nilai Lahan eksisting
Sumber: Hasil Pengolahan, 2024

Terlihat bahwa setelah beroperasinya Stasiun LRT Bekasi Barat, terjadi peningkatan signifikan pada nilai lahan di kawasan yang berdekatan dengan stasiun. Beberapa wilayah yang pada tahun 2020 berada pada kategori nilai rendah pada zona 1, 4, 9, 14, 16, 18, 19, dan 33, lalu perubahan pada kategori sedang terjadi pada zona 3, 11, 12, 22, dan 28 mengalami peningkatan menjadi kategori nilai tinggi pada tahun 2023. Hal tersebut terjadi karena zonanya berada sangat dekat dengan area Stasiun LRT Bekasi Barat. Lalu rata-rata perubahan nilai lahan sebesar 41%.



Gambar 6. Peta Persentase Nilai Lahan
Sumber: Hasil Pengolahan, 2024



Gambar 7. Peta Prediksi Nilai Lahan
Sumber: Hasil Pengolahan, 2024

Dari rata-rata tersebut dikelompokkan ke dalam 2 zona perubahan. Zona pertama yaitu peningkatan nilai lahan 0-41% yang terdiri dari 5 zona bagian. Zona kedua yaitu peningkatan nilai lahan > 41% yang terdiri dari 32 zona bagian. Hal ini menunjukkan dampak langsung dari pengoperasian Stasiun LRT terhadap nilai lahan di kawasan sekitar, terutama di sepanjang jalur transportasi utama. Mencerminkan adanya dampak signifikan dari pembangunan Stasiun LRT Bekasi Barat. Dapat dikatakan bahwa adanya stasiun LRT Bekasi Barat ini berhasil menjadi daya tarik yang menciptakan nilai lahan (*Value Creation*). Sehingga hal tersebut sesuai dengan studi yang dilakukan ADB, (2021) adanya pertambahan nilai sebagai akibat dari tindakan atau investasi yang dilakukan oleh pemerintah, baik dalam bentuk pengembangan infrastruktur maupun pemberian hak terhadap penggunaan lahan. Sehingga skema pendanaan *Land Value Capture* (LVC) dapat diterapkan pada kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat ini. Dimana sebagian dari peningkatan nilai tersebut dapat ditransfer kembali ke masyarakat untuk mengembalikan keuntungan dari pembangunan infrastruktur publik kepada public baik itu berbentuk *in-cash* (pajak, tarif, dan sebagainya) maupun *in-kind* (infrastruktur lain). (Innovative Infrastructure Financing through Value Capture in Indonesia, 2021).

Prediksi nilai lahan:

Berdasarkan hasil analisis, Rata-rata prediksi nilai lahan di kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat sebesar 27%. Dari 37 zona yang diprediksi, terdapat 12 zona dengan kenaikan presentase nilai lahan >27%, 20 zona <27% dengan penggunaan lahannya adalah permukiman, dan perdagangan dan jasa, dan dekat dengan jalan kolektor. Namun terdapat 5 zona yang mengalami penurunan nilai lahan dengan guna lahannya yaitu permukiman, dan area terbuka hijau, dan tanah kosong. Zona tersebut berada jauh dari fasilitas Pendidikan, pusat perbelanjaan, transportasi. Hal tersebut selaras dengan teori Northam, (1975) nilai lahan menurun jika anda menjauh dari kawasan pusat bisnis, namun nilai lahan meningkat di kawasan dengan fasilitas seperti jalur transportasi utama, kawasan komersial utama, kawasan industri, dan jalan lingkar (radial). Dari analisis prediksi nilai lahan terdapat beberapa zona yang mengalami penurunan nilai lahan, hal tersebut terjadi karena jarak suatu zona ke fasilitas umum yaitu pendidikan, peribadatan, perdagangan dan jasa, kesehatan, dan transportasi tidak berdekatan, sehingga perlu adanya penambahan fasilitas umum sebagai pendukung dari peningkatan daya tarik yang diciptakan Stasiun LRT Bekasi Barat. Oleh karena itu, peningkatan nilai lahan yang diciptakan akan stabil, kemudian swasta akan semakin tertarik untuk berinvestasi pada kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat ini.

Teridentifikasinya instrumen *Land Value Capture* yang potensial diterapkan di kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat.

Faktor/kriteria maka semakin tinggi pula tingkat kepentingannya, dalam pertimbangan untuk pemilihan instrument LVC di kawasan Stasiun Bekasi Barat.



Gambar 8. Kriteria Penentu LVC

Sumber: Hasil Pengolahan, 2024

Kriteria tertinggi dalam menentukan instrumen LVC di kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat yaitu Ketersediaan Regulasi dengan bobot 0,473. Sedangkan kriteria dengan bobot terendah adalah kecocokan jenis pengembangan dengan bobot 0,088. Hal tersebut mencerminkan bahwa kriteria ketersediaan regulasi merupakan faktor paling utama yang perlu dipertimbangkan dalam menentukan instrumen LVC.

Dari perbandingan seluruh instrumen terhadap kriterianya, berikut ini adalah perbandingan antar instrumen.

Tabel 2. Perbandingan Antar Instrument

No	Instrumen	Bobot
1	Pajak Lahan & Properti	0,205
2	Biaya Penilaian Khusus/ <i>Betterment Levy</i>	0,097
3	Pembiayaan dengan Kenaikan Pajak/ <i>Tax Increment Financing</i>	0,114
4	Penjualan/Penyewaan Lahan atau <i>Land Sale/Leasing</i>	0,123
5	Joint Development/ Pengembangan Bersama/KPBU	0,225
6	Penjualan Hak Udara (<i>Air Rights Sale</i>)	0,111
7	Penyesuaian Lahan (<i>Land Readjustment</i>)	0,126
Rata-rata		0,143

Sumber: Hasil Pengolahan, 2024

Dimana instrumen yang memiliki bobot tertinggi adalah *Joint Development* (Pembangunan Bersama) yaitu sebesar 0,225. Maka dapat dikatakan bahwa instrumen ini yang menjadi yang paling banyak dipilih oleh *Stakeholder* terpilih.

Pengembangan infrastruktur dengan instrumen *Joint development* nantinya akan diarahkan pada penggunaan lahan yang disesuaikan dengan RTRW Kota Bekasi. Lahan kosong sekitar stasiun LRT akan menjadi potensi yang sangat baik untuk dikembangkan. Penggunaan lahan di kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat terdiri dari bangunan permukiman, perdagangan & jasa, perkantoran menjadi potensi diterapkannya instrumen *joint development*. Menurut Fujita, M., & Thisse, J. F. (2002) kawasan yang beraglomerasi meningkatkan

daya tarik kawasan bagi pengembang dan investor karena konsentrasi aktivitas ekonomi dan populasi yang tinggi menjamin permintaan yang stabil terhadap fasilitas yang dibangun. Sebagai ilustrasi: pemerintah diberikan sarana – prasarana oleh developer. Lalu sebagai gantinya pemerintah memberikan lahan ke developer lalu dibangun sebagai apartemen atau hotel.



Gambar 9. Ilustrasi penerapan *Joint Development*

Sumber: Hasil Pengolahan, 2024

Jika instrumen ini diterapkan pada kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat akan sangat menguntungkan bagi kedua belah pihak.

Kesimpulan dan Rekomendasi

Temuan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, berikut ini merupakan beberapa temuan-temuan studi yang didapatkan untuk memberikan jawaban terhadap sasaran dari hasil penelitian

1. Perubahan penggunaan lahan terjadi pada sebagian besar penggunaan lahan dari tanah kosong yang telah dibebaskan menjadi bangunan permukiman, bangunan perkantoran, serta bangunan perdagangan dan jasa. Selain itu Lahan hijau yang mengalami perubahan guna lahan adalah tanaman campuran, pekarangan, permukaan/lapangan diperkeras. perubahan terbesar menjadi bangunan permukiman sebesar 3,2126 Ha, selanjutnya perdagangan & jasa sebesar 0,7185 Ha, dan perkantoran 0,0756. Sebagian besar perubahan penggunaan lahan didominasi oleh pengembangan kawasan permukiman, perdagangan dan jasa, serta perkantoran.
2. Rata-rata peningkatan nilai lahan pada 37 zona tersebut adalah 41%. Dimana terdapat 5 zona yang memiliki peningkatan nilai lahan >41%, dan 32 zona mengalami peningkatan 0-41%, Zona yang memiliki persentase tertinggi sebesar 161% yaitu berada pada zona 34 dengan penggunaan lahannya

adalah permukiman. Sedangkan prediksi nilai lahan yang dilakukan dengan menggunakan variabel fasilitas umum, rata-rata peningkatan nilai lahan di kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat sebesar 27%. Dari 37 zona terdapat 12 zona yang mengalami prediksi peningkatan nilai lahan >27%, Lalu 20 zona yang mengalami peningkatan nilai lahan kurang dari 27% dan juga penurunan nilai lahan pada 5 zona.

- Urutan Kriteria dalam penentuan instrument LVC dengan bobot terbesar yaitu ketersediaan regulasi (0,473), manfaat sosial-ekonomi (0,199), risiko pelaksanaan (0,151), preseden penerapan (0,089), dan kecocokan jenis pengembangan (0,088). Dengan bobot 0,473 dapat dikatakan bahwa ketersediaan regulasi menjadi kriteria paling penting. Lalu instrument *Land Value Capture* (LVC) diurutkan berdasarkan bobotnya yaitu: Pajak Lahan & Properti (0,205), *Betterment Levy* (0,097), *Tax Increment Financing* (0,114), *Land Sale/Leasing* (0,123), *Joint Development* (0,225), *Air Rights Sale* (0,111), *Land Readjustment* (0,126). *Joint Development* merupakan instrument dengan bobot terbesar artinya expert banyak memilih instrument ini untuk dikembangkan pada kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat. Sedangkan pajak lahan & property memiliki bobot kedua tertinggi, instrument yang berupaya menangkap nilai tambah yang dihasilkan dari pengembangan infrastruktur Stasiun LRT Bekasi Barat.

Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan untuk menentukan instrument Land Value Capture yang potensial pada Kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat, maka dapat disimpulkan bahwa Instrumen *Joint development* sebagai instrumen LVC dimana instrumen *Joint development* ini menekankan pentingnya kerja sama antara sektor publik dan swasta dengan menggunakan potensi penggunaan lahan yang beraglomerasi dan peningkatan nilai lahan yang signifikan di kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat akan menjadi daya tarik kawasan bagi pengembang dan investor karena konsentrasi aktivitas ekonomi dan populasi yang tinggi menjamin permintaan yang stabil terhadap fasilitas yang dibangun. Dengan instrument ini, lahan di sekitar stasiun dapat dikembangkan menjadi fasilitas publik, perkantoran, perumahan, dan area komersial yang saling terintegrasi, penggunaan lahannya akan disesuaikan dengan peraturan daerah tentang RTRW.

Rekomendasi

Instrumen *joint development* harus diimplementasikan sebagai prioritas dalam skema LVC di kawasan Stasiun LRT Bekasi Barat, karena karakteristik aglomerasi di kawasan tersebut memungkinkan kolaborasi yang efektif antara pemerintah dan pengembang swasta, yang dapat mendukung pengembangan infrastruktur, fasilitas publik, serta proyek komersial di sekitar stasiun. Kerja sama ini diharapkan dapat meningkatkan nilai ekonomi dan sosial kawasan, serta memaksimalkan manfaat dari peningkatan nilai lahan.

Daftar Pustaka

- Anjani, Z. F. (N.D.). Studi Potensi Penerapan Skema Land Value Capture (Lvc) Dalam Pembiayaan Infrastruktur Jalan Yang Berkelanjutan (Case Study Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra).
- Dentiala, B., & Koesalamwardi, A. B. (N.D.). Identifikasi Faktor-Faktor Penentu Keberhasilan Skema Pendanaan Land Value Capture Pada Proyek Infrastruktur Transportasi Nasional: Studi Pendahuluan.
- Innovative Infrastructure Financing through Value Capture in Indonesia. (2021). Asian Development Bank. <https://doi.org/10.22617/SPR200093-2>.
- Kumalasari, N. (2023). Menjajaki Skema Pembiayaan Inovatif Land Value Capture (LVC) Untuk Pembiayaan Perumahan Dalam Pembangunan Berorientasi Transit. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.1134.70088>
- Mubarak, A., & Ariastita, P. G. (n.d.-a). Penentuan Instrumen Land Value Capture di Sekitar Kawasan Berbasis Transit Terminal Joyoboyo, Kota Surabaya.
- Nuhung, T., & Manaf, M. (2021). perencanaan dan pembangunan infrastruktur berbasis land value capture.
- Santoso, A., Indraya, I., & Kurniawati, E. (2022). Kajian Land Value Capture Kota Semarang. *Jurnal Riptek*, 16(1), 53–58. <https://doi.org/10.35475/riptek.v16i1>
- Tufail, D. N., & Dirgahayani, P. (n.d.). Identifikasi Potensi Land Value Capture Di Kawasan Stasiun Gedebage Menggunakan Hedonic Pricing Model.