

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Peristiwa urbanisasi memicu pertumbuhan perkotaan yang berdampak pada peningkatan kebutuhan ruang dan tingginya permintaan lahan yang membuat kondisi lahan di perkotaan semakin terbatas. Pengembangan kawasan perkotaan berbasis transit/TOD dinilai dapat merespon fenomena keterbatasan lahan tersebut. Pengembangan TOD mempromosikan gaya hidup berkelanjutan yang mengintegrasikan transportasi dengan penggunaan lahan. Rencana pengembangan kawasan berbasis transit/TOD belum berjalan dengan baik. Berbagai kendala masih dijumpai dalam upaya implementasi rencana pengembangan tersebut. Kendala tersebut diantaranya dari segi pembiayaan, penguatan dan pendetailan rencana yang belum tersedia, serta hubungan kerjasama publik-privat yang belum terjalin. Dalam penelitian ini menggunakan strategi pembiayaan berbasis dari nilai lahan untuk mengatasi keterbatasan pembiayaan yang menjadi kendala pengembangan konsep ini di Stasiun Solo Balapan, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta. Implementasi LVC untuk TOD memperhatikan beberapa komponen diantaranya kondisi lahan termasuk nilai dan peningkatannya, kawasan potensial yang dapat dikembangkan, dukungan ketersediaan regulasi/kebijakan, hingga instrumen LVC itu sendiri yang dapat digunakan untuk menghasilkan strategi implementasi yang efektif dalam praktik pengembangan kawasan TOD dengan pendekatan strategi LVC.

Dilihat dari kondisi lahan, analisis peningkatan nilai lahan yang telah dilakukan didapatkan model persamaan nilai lahan dengan ZNT sebagai variabel dependent yang mencoba diprediksi besaranannya oleh 7 variabel independent. Variabel yang digunakan yaitu faktor aksesibilitas baik berbasis jalan dan angkutan umum. Dari tujuh variabel yang digunakan, hanya dua variabel yang mempunyai signifikansi tinggi berpengaruh terhadap besaran nilai lahan di wilayah penelitian. Variabel tersebut yaitu jarak menuju jalan utama dan jarak menuju pusat perdagangan. Keberadaan Stasiun Solo Balapan sebagai objek yang digunakan sebagai daya tarik bagi wilayah penelitian untuk meningkatkan nilai lahan tingkat signifikansinya hanya 74,2%. Sehingga, potensi kawasan TOD Stasiun Solo Balapan yang dapat menghasilkan value creation yang oleh strategi LVC dapat dijadikan sumber pembiayaan masih kurang optimal. Dengan demikian, faktor aksesibilitas lain dengan tingkat signifikansi yang lebih tinggi yang digunakan untuk mendorong peningkatan nilai lahan harus bisa dioptimalkan dengan baik.

Berdasarkan analisis kawasan potensial yang dapat dikembangkan dengan pendekatan LVC dihasilkan kawasan potensial dengan tiga zonasi arahan penggunaan lahan, yaitu kawasan perdagangan dan jasa, kawasan pengembangan simpul transportasi, dan kawasan perumahan permukiman.

Selanjutnya, setiap arahan penggunaan lahan yang terdapat di kawasan potensial dianalisis lebih lanjut untuk menghasilkan instrumen LVC yang dapat diterapkan pada setiap arahan guna lahan tersebut. Penentuan instrumen LVC yang telah dilakukan dengan menggunakan dimensi/kriteria, kondisi dan karakteristik wilayah serta didukung ketersediaan kebijakan, terpilih 3 instrumen LVC yaitu Land Value Tax untuk membantu pengembangan di kawasan perdagangan dan jasa, Joint Development untuk pengembangan simpul transportasi di kawasan Stasiun Solo Balapan dan sekitarnya, serta Land Readjustment untuk penanganan kawasan yang terkena dampak langsung pembangunan elevated railway di kawasan potensial dengan perumusan bentuk strategi yang paling efektif pada setiap instrumen seluruhnya yaitu bentuk strategi diversifikasi.

5.2 Rekomendasi

Rekomendasi yang dapat diberikat kaitannya dengan penelitian saat ini mengenai strategi implementasi *land value capture* (LVC) untuk pengembangan kawasan TOD Stasiun Solo Balapan adalah sebagai berikut:

A. Rekomendasi untuk penelitian selanjutnya

1. Dalam menghasilkan model persamaan nilai lahan yang lebih baik, model persamaan regresi menggunakan data zona nilai tanah perlu dibandingkan dengan model persamaan regresi dengan variabel terikat berupa data transaksi lahan/harga pasar lahan di lapangan dengan titik sampel yang terdistribusi merata. Selain faktor aksesitas, penggunaan faktor lain seperti kondisi fisik, kebijakan pemerintah, serta kondisi sosial ekonomi hendaknya dapat dipertimbangkan dalam penelitian.
2. Penelitian dengan tema yang sama, terkait penentuan kawasan potensial yang hendak dikembangkan dapat dianalisis menggunakan variabel lain seperti kepemilikan lahan, rawan banjir, dan variabel lain yang dianggap berpotensi untuk menghasilkan kawasan potensial untuk pengembangan kawasan dengan pendekatan *land value capture* (LVC).
3. Penentuan instrumen yang tepat untuk diterapkan di lokasi pengembangan perlu dilakukan dengan mempertimbangkan perspektif *stakeholder* yang bersangkutan, termasuk pihak pengembang dan akademisi. Selain mendapatkan hasil instrumen yang mungkin bisa lebih representatif, bentuk strategi implementasi yang dihasilkan juga bisa lebih beragam.
4. Penelitian lanjutan yang dapat dilakukan terkait implementasi LVC untuk TOD yaitu analisis lebih lanjut dari instrumen LVC yang sudah terpilih melalui kesamaan kriteria paling banyak pada tabel penggabungan instrumen LVC dan kebutuhan pengembangan penggunaan lahan di kawasan potensial.
5. Kajian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi instrumen *Land Value Tax* di kawasan perdagangan dan jasa, *Joint Development* di kawasan

pengembangan simpul transportasi, dan *Land Readjustment* pada kawasan perumahan permukiman.

6. Kajian terkait instrumen *LVC Joint Development* untuk kawasan TOD dengan pertimbangan kriteria perancangan TOD berupa konektivitas, *walability*, dan *mixed-use*.

B. Rekomendasi untuk Pemerintah

1. Pemerintah perlu dengan segera melakukan pendetailan rencana-rencana yang relevan dengan penelitian ini. Seperti diketahui, pada wilayah penelitian untuk ketersediaan rencana detail tata ruang (RDTR) yang tentunya dapat memuat pendetailan dari rencana pengembangan kawasan berbasis transit/TOD kondisinya belum tersedia di wilayah penelitian. Akibatnya dukungan kebijakan/regulasi untuk pembangunan kawasan TOD dan yang lainnya masih kurang.
2. Upaya kerjasama pemerintah dengan sektor swasta diperlukan untuk mengatasi kendala dan tantangan pembiayaan dalam proyek pembangunan TOD dan lain sebagainya. Selain itu, sinergitas antarlembaga pemerintah juga diperlukan untuk menjalankan pembangunan dengan multistakeholder.
3. Pengaturan secara terperinci dalam skema pembagian tanggung jawab dan benefit yang didapatkan antara pihak pemerintah dan swasta dalam pengembangan kawasan TOD Stasiun Solo Balapan, Kota Surakarta.
4. Penciptaan nilai lahan akibat proyek pembangunan TOD yang direncanakan perlu didukung kebijakan/regulasi khusus yang harus disesuaikan terhadap dampak peningkatan aksesibilitas yang lebih baik akibat pengembangan kawasan berbasis transit/TOD. Penulis merekomendasikan adanya kebijakan peningkatan pemungutan pajak akibat peningkatan aksesibilitas yang bekerjasama dengan pemerintah pusat dan daerah untuk menentukan taksiran nilai yang jelas kaitannya besaran nilai yang dibebankan kepada objek pajak.