

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Tinjauan Perkembangan Harga Lahan

##### 2.1.1 Pengertian Lahan

Menurut Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 17 Tahun 2009 tentang Pedoman Penentuan Daya Dukung Lingkungan Hidup dalam Penataan Ruang, lahan adalah suatu wilayah daratan yang ciri-cirinya merangkum semua tanda pengenal biosfir, atmosfer, tanah, geologi, timbunan (relief), hidrologi, populasi tumbuhan, dan hewan, serta hasil kegiatan manusia masa lalu dan masa kini, yang bersifat mantap atau mendaur.

##### 2.1.2 Kemampuan Lahan

Menurut Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 17 Tahun 2009 tentang Pedoman Penentuan Daya Dukung Lingkungan Hidup dalam Penataan Ruang, kemampuan lahan adalah karakteristik lahan yang mencakup sifat-sifat tanah, topografi, drainase, dan kondisi lingkungan hidup lain untuk mendukung kehidupan atau kegiatan pada suatu hamparan lahan. Variabel-variabel kemampuan lahan menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 20/PRTM/2007 yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1) Klimatologi

Klimatologi berpengaruh terhadap kemampuan lahan. Hal tersebut terkait curah hujan, hari hujan, intensitas hujan, temperatur rata-rata, kelembaban relatif, kecepatan dan arah angin, serta penyinaran matahari.

2) Topografi

Topografi dalam hal ini terkait morfologi dan kemiringan lereng.

3) Geologi

Geologi dalam hal ini pada umumnya lebih menekankan pada rincian karakteristik litologi dan struktur geologi dengan tidak mengabaikan stratigrafi serta unsur-unsur geologi lain.

4) Hidrologi

Hidrologi terkait dengan tata air yang ada baik di permukaan maupun di dalam tanah/ bumi.

5) Bencana alam

Bencana alam mempengaruhi deliniasi dan penentuan tipologi wilayah. Jenis-jenis bencana alam yang mempengaruhi letusan gunung api, gempa bumi, tanah longsor, dan banjir.

6) Penggunaan lahan

Penggunaan lahan mempengaruhi kemampuan suatu lahan. Penggunaan lahan melingkupi permukiman, perdagangan, industri, sawah, kebun, hutan, rawa, danau sungai dan kolam, tambak, dan penggunaan lahan lain.

7) Kebijakan pemerintah

Kebijakan pengembangan fisik terkait dengan program dan kebijakan pemerintah dan pemerintah daerah setempat dalam pemanfaatan ruang.

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka kemampuan lahan adalah batas lahan untuk dikembangkan demi kepentingan kehidupan manusia, yang dipengaruhi oleh klimatologi, topografi, hidrologi, geologi, bencana alam, dan penggunaan lahan, serta kebijakan pemerintah berupa rencana pola ruang wilayah.

### 2.1.3 Kesesuaian Lahan

Menurut Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 17 Tahun 2009 tentang Pedoman Penentuan Daya Dukung Lingkungan Hidup dalam Penataan Ruang, kesesuaian lahan adalah kecocokan suatu hamparan lahan untuk pemanfaatan ruang tertentu. Kesesuaian lahan menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 20/PRTM/2007 yang digunakan dalam penelitian ini melibatkan variabel-variabel berikut:

a) arahan rasio tutupan

Arahan rasio tutupan adalah gambaran perbandingan daerah yang bisa tertutup oleh bangunan bersifat kedap air dengan luas lahan keseluruhan beserta kendala fisik pada tiap tingkatan.

b) arahan ketinggian bangunan

Arahan ketinggian bangunan adalah gambaran daerah-daerah yang sesuai untuk dikembangkan dengan bangunan berat/ tinggi pada pengembangan kawasan.

c) arahan pemanfaatan air baku

Arahan pemanfaatan air baku ini berfungsi mengetahui sumber-sumber air yang dapat dimanfaatkan sebagai sumber air baku dalam perencanaan tata ruang.

d) persyaratan dan pembatas pengembangan

Tujuan dari persyaratan dan pembatas pengembangan adalah untuk memberikan batasan dalam pengembangan wilayah.

- e) Evaluasi pemanfaatan lahan yang ada terhadap kesesuaian lahan.

Evaluasi pemanfaatan lahan yang ada terhadap kesesuaian lahan bertujuan untuk mengetahui penyimpangan atau ketidaksesuaian penggunaan lahan yang ada saat ini dilihat dari hasil studi kesesuaian lahan.

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka dapat diketahui bahwa kesesuaian lahan adalah kesesuaian atau kecocokan pemanfaatan lahan dengan kemampuan lahannya. Tujuan dari kesesuaian lahan adalah untuk mengetahui kesesuaian pemanfaatan lahan yang ada dalam perkembangan Kota Batu selama ini dengan kemampuan fisik lahan, berupa kesesuaian lahan untuk budidaya atau kesesuaian lahan untuk kawasan lindung.

Kawasan lindung pada umumnya berupa kawasan hutan. Penggunaan kawasan hutan selain untuk kawasan lindung dapat dilakukan untuk kepentingan pembangunan di luar kegiatan kehutanan. Namun penggunaan tersebut harus memiliki tujuan strategis yang tidak dapat dielakkan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2010 tentang Penggunaan Kawasan Hutan pasal 4 ayat (2), kepentingan pembangunan di luar kegiatan kehutanan meliputi kegiatan: religi; pertambangan; instalasi pembangkit, transmisi, dan distribusi listrik, serta teknologi energy baru dan terbarukan; pembangunan jaringan telekomunikasi, stasiun pemancar radio, dan stasiun relay televisi; jalan umum, jalan tol, dan jalur kereta api; sarana transportasi yang tidak dikategorikan sebagai sarana transportasi umum untuk keperluan pengangkutan hasil produksi; sarana dan prasarana sumber daya air, pembangunan jaringan instalasi air, dan saluran air bersih dan/ atau air limbah; fasilitas umum; industry terkait kehutanan; pertahanan dan keamanan; prasarana penunjang keselamatan umum; atau penampungan sementara korban bencana alam.

#### 2.1.4 Pusat-sub Pusat Kota

Pusat-sub pusat kota biasanya berkaitan erat dengan teori-teori mengenai struktur ruang kota. Berdasarkan teori konsentris (Burgess, 1925), daerah pusat kota atau *central business district* adalah pusat kota yang letaknya tepat di tengah kota dan berbentuk bundar yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik, serta merupakan zona dengan derajat aksesibilitas tinggi dalam suatu kota. Daerah pusat kota tersebut terbagi atas 2 bagian, yaitu bagian paling inti atau *retail business district* dengan kegiatan dominan pertokoan, perkantoran dan jasa; yang kedua adalah bagian luarnya atau *wholesale business district* yang ditempati oleh bangunan dengan peruntukan kegiatan ekonomi skala besar, seperti pasar, pergudangan, dan gedung penyimpanan barang.

Berdasarkan teori pusat berganda (Harris dan Ullman, 1945), daerah pusat kota atau *central business district* adalah pusat kota yang letaknya relative di tengah-tengah sel-sel lainnya dan berfungsi sebagai salah satu *growing points*. Zona ini menampung sebagian besar kegiatan kota berupa pusat fasilitas transportasi dan di dalamnya terdapat distrik spesialisasi pelayanan seperti *retailing*, distrik khusus perbankan, teater dan lain-lain. Pada teori pusat berganda, terdapat banyak daerah pusat kota dan letaknya tidak persis di tengah kota, bentuk pusat kota tidak selalu bundar.

Kesimpulan yang dapat diambil dari teori-teori tersebut adalah bahwa daerah pusat kota merupakan pusat segala aktivitas kota, terutama untuk kegiatan perdagangan skala kota.

### 2.1.5 Jalan

Untuk keperluan pengaturan penggunaan dan pemenuhan kebutuhan angkutan, jalan dibagi dalam beberapa kelas. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993, kelas jalan terdiri dari:

- a) Jalan kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan lebih besar dari 10 ton.
- b) Jalan kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan 10 ton.
- c) Jalan kelas III A, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan 8 ton.
- d) Jalan kelas III B, yaitu jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan 8 ton.
- e) Jalan kelas III C, yaitu jalan lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan 8 ton.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 55 Tahun 1999 tentang Penetapan Kelas Jalan di Pulau Jawa, ruas-ruas jalan di Pulau Jawa ditetapkan sebagai jalan kelas II, jalan kelas IIIA, jalan kelas IIIB, dan jalan kelas IIIC.

Menurut Panduan Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan di Wilayah Perkotaan No 010/T/BNKT/1990 Direktorat Jenderal Bina Marga, jaringan jalan merupakan satu kesatuan system yang terdiri dari system jaringan jalan primer dan jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hirarki.

a) Sistem Jaringan Jalan Primer

- Jaringan jalan primer disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang dan struktur pengembangan wilayah tingkat nasional, yang menghubungkan simpul-simpul jasa distribusi
- Jalan arteri primer adalah jalan yang menghubungkan kota jenjang ke satu dengan kota jenjang ke satu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang ke dua.
- jalan kolektor primer adalah jalan yang menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga.
- Jalan lokal primer adalah jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan persil atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang dibawahnya, kota jenjang ketiga dengan persil, atau kota dibawah jenjang ketiga sampai persil
- Kota jenjang kesatu adalah kota yang berperan melayani seluruh satuan wilayah pengembangannya dengan kemampuan pelayanan jasa yang paling tinggi dalam satuan wilayah pengembangannya serta memiliki orientasi keluar wilayahnya
- Kota jenjang kedua adalah kota yang berperan melayani sebagian dari satuan wilayah pengembangannya dengan kemampuan pelayanan jasa yang lebih rendah dari kota jenjang kesatu dalam satuan wilayah pengembangannya dan terikat jangkauan jasa ke kota jenjang kedua serta memiliki orientasi ke kota jenjang kesatu
- Kota jenjang ketiga adalah kota yang berperan melayani sebagian dari satuan wilayah pengembangannya dengan kemampuan pelayanan jasa yang lebih rendah dari kota jenjang kedua dalam satuan wilayah pengembangannya dan

terikat jangkauan jasa ke kota jenjang kedua serta memiliki orientasi ke kota jenjang kedua dan ke kota jenjang kesatu.

- Kota di bawah jenjang ketiga adalah kota yang berperan melayani sebagian dari satuan wilayah pengembangannya, dengan kemampuan pelayanan jasa yang lebih rendah dari kota jenjang ketiga dan terikat jangkauan serta orientasi yang mengikuti prinsip-prinsip di atas.

b) Sistem jaringan jalan sekunder

- System jaringan jalan sekunder disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang kota yang menghubungkan kawasan-kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder ke satu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke perumahan.
- Jalan arteri sekunder menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
- Jalan kolektor sekunder menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga
- Kawasan sekunder adalah kawasan kota yang memiliki fungsi sekunder. Fungsi sekunder sebuah kota dihubungkan dengan pelayanan terhadap warga kota yang lebih berorientasi ke dalam dan jangkauan lokal.
- Fungsi primer adalah fungsi kota dalam hubungannya dengan kedudukan kota sebagai pusat pelayanan jasa bagi kebutuhan pelayanan kota, dan wilayah pengembangannya.
- Fungsi sekunder adalah fungsi kota dalam hubungannya dengan kedudukan kota sebagai pusat pelayanan jasa bagi kebutuhan penduduk kota itu sendiri

### 2.1.6 Harga Lahan

Harga lahan memiliki kaitan erat dengan nilai lahan. Harga lahan merupakan salah satu refleksi dari nilai lahan dan sering digunakan sebagai indeks bagi nilai lahan. Nilai lahan adalah perwujudan dari kemampuan sehubungan dengan pemanfaatan dan penggunaan lahan (Sujarto, 1985).

Pengertian nilai lahan atau *land value* ialah pengukuran nilai lahan yang didasarkan kepada kemampuan lahan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan

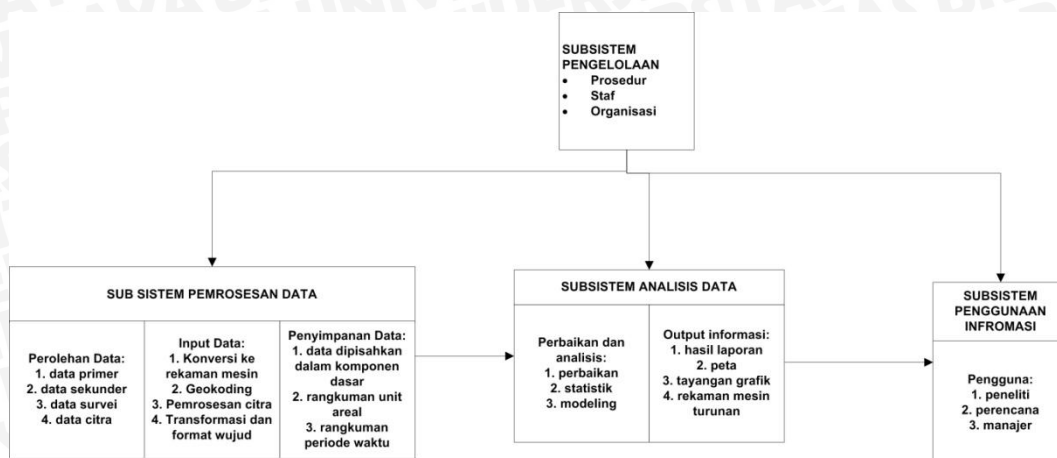
strategi ekonomis (Yunus, 2002:89). Banyak beberapa faktor yang mempengaruhi nilai lahan diantaranya :

- 1) Surat Edaran Departemen Keuangan RI, Direktorat Jendral Pajak Nomor SE-55/PJ 6/1999 tentang Petunjuk Teknis Analisis Penentuan NIR (Nilai Indikasi Rata-Rata). Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap harga lahan berdasarkan peraturan tersebut adalah:
  - a. Faktor fisik:
    - Keluasan lahan
    - Bentuk lahan
    - Sifat fisik lahan seperti topografi, elevasi, banjir/tidak banjir, kesuburan, dan sebagainya.
  - b. Lokasi dan aksesibilitas:
    - Jarak dari pusat kota
    - Jarak dari fasilitas pendukung
    - Lokasi secara spesifik: lahan sudut, terletak di tengah atau tusuk sate
    - Kemudahan pencapaian
    - Jenis jalan (protokol, ekonomi, lingkungan, gang)
    - Kondisi lingkungan.
- 2) Undang-undang No. 12 Tahun 1998 tentang Pajak Bumi dan Bangunan  
Menurut UU 12 Tahun 1998, pengklasifikasian obyek bumi/lahan sebagai dasar perhitungan NJOP (Nilai Jual Obyek Pajak) memperhatikan faktor-faktor sebagai berikut:
  - a. Letak
  - b. Peruntukkan
  - c. Pemanfaatan
  - d. Kondisi lingkungan dan Iain-lain

## 2.2 Sistem Informasi Geografis (SIG)

Kata geografik mengandung arti data dengan lokasi tertentu. Pada sistem informasi geografik, data harus dirujukkan dengan kejadian yang akan memberikan perbaikan, analisis, dan tayangan pada kriteria spasial (Tomlinsor, 1972 dalam (Lo, C.P, 1986)).

Sistem informasi geografi paling tidak terdiri dari subsistem pemrosesan, subsistem analisis data, dan subsistem yang menggunakan informasi seperti yang ditunjukkan berikut ini:



**Gambar 2. 1 Elemen-elemen Sistem Informasi**

(Sumber: Tomlinson, 1972 dalam (Lo, C.P, 1986))

### 2.2 1 Analisis Overlay (Tumpang Susun)

Analisis tumpang susun merupakan satu keuntungan dari operasional SIG yang berupa kemampuan dalam integrasi informasi. Teknik pengintegrasian informasi secara konvensional telah lama dikenal, melalui teknik tumpang susun untuk berbagai keperluan yang dulu dilakukan secara manual menggunakan kertas transparan. Penerapan pendekatan sistem overlay dalam SIG disamping harus didukung pengetahuan tentang SIG juga dasar pengetahuan mengenai tata kerja di atas peta karena peraga utama sistem SIG adalah peta.

Konsep overlay merupakan fungsi analisis pada SIG dan konsep ini sama dengan konsep picture function pada pengolahan citra digital penginderaan jauh (Purwadhi, 2008). Fungsi analisis overlay ini dapat dilakukan dalam satu peta atau beberapa macam peta.

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka dapat diketahui bahwa analisis overlay atau tumpang susun merupakan analisis yang dilakukan melalui Sistem Informasi Geografis. Analisis ini dilakukan dalam pengerjaan peta kesesuaian lahan.

### 2. 3 Tinjauan Iklim Investasi

#### 2.3. 1 Investasi

Investasi pada hakekatnya merupakan penempatan sejumlah dana dengan harapan memperoleh keuntungan di masa mendatang (Halim, 2005 dalam (Fahmi, 2006). Investasi adalah bagian output yang digunakan oleh perusahaan-perusahaan swasta guna menghasilkan output pada masa mendatang (Krugman & Obstfeld, 1999 dalam (Fahmi, 2006).



Investasi adalah penanaman modal untuk satu atau lebih aktiva yang dimiliki dan biasanya berjangka waktu lama dengan harapan mendapatkan keuntungan di masa-masa yang akan datang (Sunariyah, 2003). Penanaman modal atau investasi merupakan pengorbanan konsumsi masa kini untuk meningkatkan konsumsi di masa depan. Masyarakat menggunakan uangnya baik untuk investasi maupun untuk konsumsi. Investasi atau pembentukan modal adalah penambahan gedung, mesin peralatan, dan berbagai persediaan bagi suatu bangsa dalam tahun tertentu (Samuelson, 1991, hal. 143).

### 2.3.2 Pengertian & Faktor-faktor Iklim Investasi

Iklim investasi adalah semua kebijakan, kelembagaan, dan lingkungan baik yang sedang berlangsung maupun yang diharapkan terjadi di masa datang, yang bisa mempengaruhi tingkat pengembalian dan resiko suatu investasi (Stern, 2002). Secara sederhana dapat dikatakan bahwa iklim investasi mencerminkan sejumlah faktor yang berkaitan dengan lokasi tertentu yang membentuk kesempatan dan insentif bagi pemilik modal untuk melakukan usaha atau investasi secara produktif dan berkembang. Lebih konkritnya, iklim usaha atau investasi yang kondusif adalah iklim yang mendorong seseorang melakukan investasi dengan biaya dan resiko serendah mungkin dan menghasilkan keuntungan jangka panjang setinggi mungkin (Tambunan, 2007 diakses dari <http://www.kadin-indonesia.or.id> 9 Januari 2012).

Faktor utama iklim investasi adalah (Stern, 2002):

a) Kondisi ekonomi makro

Kondisi ekonomi makro meliputi stabilitas ekonomi makro, keterbukaan ekonomi, persaingan pasar, serta stabilitas sosial dan politik. Ekonomi makro merupakan bagian dari ilmu ekonomi yang mengkhususkan mempelajari mekanisme bekerjanya perekonomian sebagai suatu keseluruhan.

b) Pemerintahan dan kelembagaan

Kepemerintahan dan kelembagaan pada suatu iklim investasi meliputi kejelasan dan keefektifan peraturan, perpajakan, sistem hukum, sektor keuangan, fleksibilitas pasar tenaga kerja, serta keberadaan tenaga kerja terdidik dan terampil.

c) Infrastruktur

Infrastruktur meliputi sarana transportasi, telekomunikasi, listrik, dan air.

Berdasarkan hasil beberapa survei, faktor dominan yang mempengaruhi lingkungan bisnis adalah tenaga kerja dan produktivitas, perekonomian daerah, infrastruktur fisik, kondisi sosial politik, dan institusi (Kuncoro, 2006).

Baik tidaknya iklim investasi di Indonesia dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu stabilitas politik dan sosial, stabilitas ekonomi, kondisi infrastruktur dasar (listrik, telekomunikasi dan prasarana jalan dan pelabuhan), berfungsinya sektor pembiayaan dan pasar tenaga kerja (termasuk isu-isu perburuhan), regulasi dan perpajakan, birokrasi (dalam waktu dan biaya yang diciptakan), masalah *good governance* termasuk korupsi, konsistensi dan kepastian dalam kebijakan pemerintah yang langsung maupun tidak langsung mempengaruhi keuntungan neto atas biaya resiko jangka panjang dari kegiatan investasi dan hak milik mulai dari tanah sampai kontrak (Tambunan, 2007).

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka dapat diketahui bahwa faktor-faktor yang membentuk suatu iklim investasi adalah kondisie ekonomi makro, kelembagaan, dan infrastruktur.

### 2.3.3 Incremental Capital Output Ratio (ICOR)

Konsep capital output ratio (COR) atau sering juga disebut koefisien modal menunjukkan hubungan antara besarnya investasi (modal) dan nilai output. Konsep COR tersebut dikenal melalui teori yang dikemukakan oleh Harrod-Domar. Konsep COR ada 2 macam, yaitu *average capital-output ratio* (ACOR) dan *incremental capital-output ratio* (ICOR). ACOR menunjukkan hubungan antara stok modal yang ada dan aliran output yang dihasilkan. Sedangkan ICOR menunjukkan perbandingan antara kenaikan tertentu pada stok modal dan kenaikan output atau pendapatan. Dengan kata lain, ACOR menunjukkan hubungan antara segala sesuatu yang telah diinvestasikan pada masa lalu dan keseluruhan pendapatan. Sementara itu, ICOR menunjukkan segala sesuatu yang saat ini ditambahkan pada modal atau pendapatan. Oleh karena itu, ICOR bersifat lebih dinamis dibandingkan dengan ACOR.

Konsep ICOR ini biasanya bergerak antara 3 dan 4 dan menunjuk pada suatu periode. Besar ICOR tergantung pada teknik produksi yang digunakan. Pada sektor yang memiliki teknik produksi bersifat padat modal, maka nilai ICOR akan tinggi. Sebaliknya, sektor dengan teknik produksi bersifat padat karya, nilai ICOR akan rendah (Widodo, 1990).

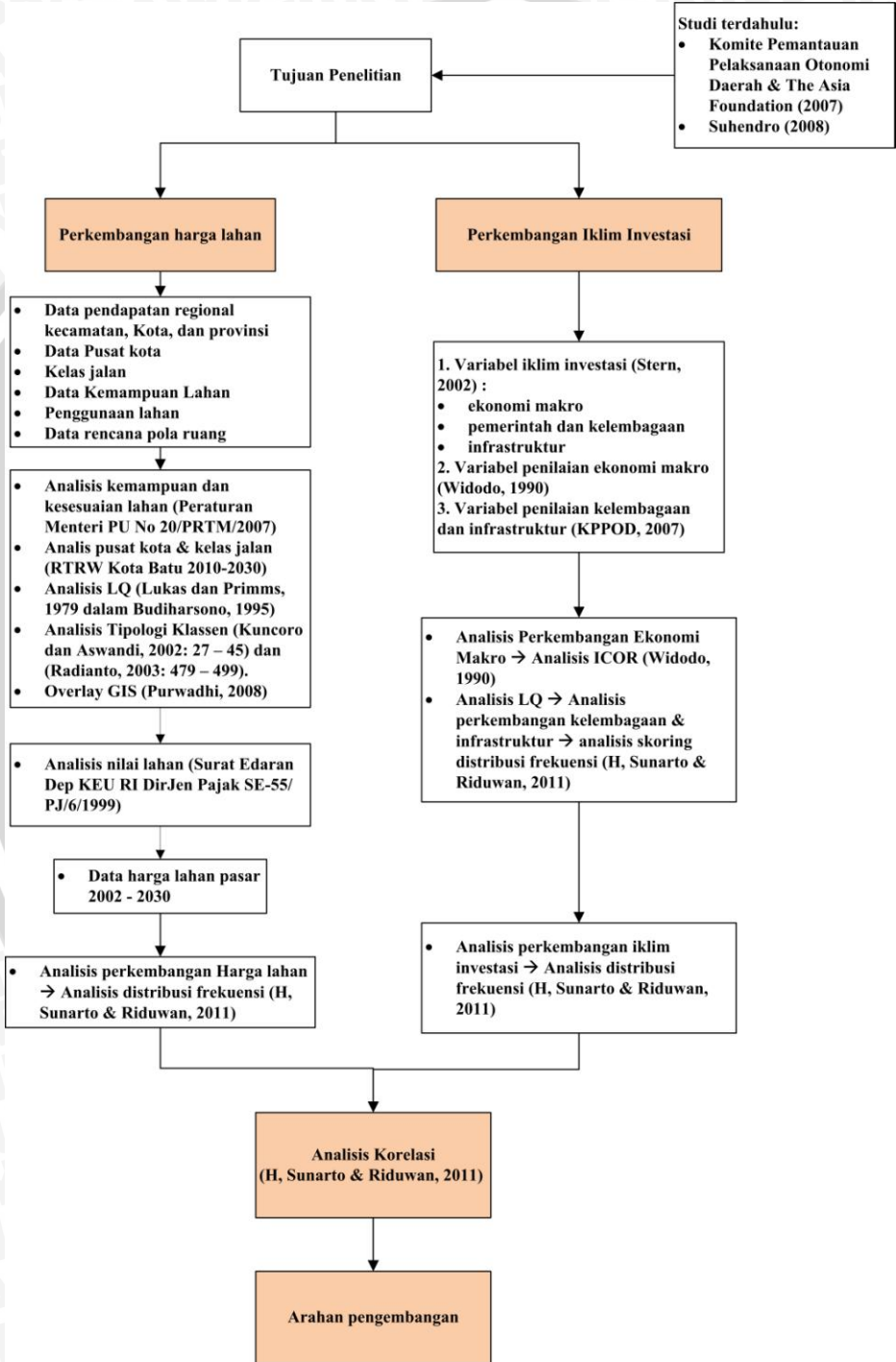
## 2.4 Studi Terdahulu

**Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu**

No	Penelitian/ Tahun	Judul	Tujuan Studi	Teknik Analisis	Output	Perbedaan Studi
1	Skripsi Teknik PWK UB, Suhendro (2008)	Perubahan Nilai Lahan Sebelum dan Sesudah Adanya Jalan Lingkar Barat Kota Madiun	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mengidentifikasi karakteristik penggunaan lahan di sekitar wilayah jalan lingkar barat</li> <li>- menganalisis perubahan nilai lahan sebelum dan sesudah adanya jalan lingkar barat Kota Madiun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Analisa kualitatif</li> <li>- Analisa kuantitatif</li> <li>- Analisis nilai lahan</li> <li>- Analisis pengaruh jaringan transportasi terhadap nilai lahan</li> <li>- Analisis before-after</li> <li>- Analisis regresi linier berganda</li> <li>- Analisis aksesibilitas</li> <li>- Hubungan aksesibilitas dengan petak lahan</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pertumbuhan penduduk di wilayah penelitian paling tinggi adalah Kelurahan Sogaten sebesar 10,46% dengan kepadatan penduduk 31 jiwa/ha. Kelurahan Sogaten sebagai sub pusat kegiatan di wilayah sekitar jalan lingkar barat.</li> <li>2. Tingkat kenaikan nilai lahan sebelum dan sesudah adanya jalan lingkar di wilayah penelitian yang didasarkan pada NJOP (Nilai Jual Obyek Pajak) adalah sebesar 460,49%</li> </ol>	Studi tersebut tidak mengkaitkan dengan kemampuan lahan dan iklim investasi
2	Penelitian Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah (KPPOD) & The Asia Foundation (TAF), 2007	Laporan Indeks Tata Kelola Ekonomi Daerah	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengetahui peringkat kualitas tata kelola ekonomi daerah 243 kabupaten/ kota dari 15 provinsi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Analisis kualitatif <i>score-card</i></li> <li>- Analisis pembobotan indeks</li> <li>- Analisis diagram jaring laba-laba</li> </ul>	Peringkat terbaik tata kelola ekonomi daerah adalah Kota Blitar Provinsi Jawa Timur dengan skor 76, sedangkan peringkat terburuk adalah Kabupaten Nias Selatan Provinsi Sumatera Utara dengan skor 41,41	Peneitian tersebut tidak mengkaitkan ketersediaan lahan dan nilai lahan

## 2.5 Kerangka Teori

Berdasarkan tinjauan teori yang telah dijabarkan sebelumnya, maka dapat dibuat bagan tinjauan teori pada studi keterkaitan perkembangan harga lahan berdasarkan kesesuaian lahan dengan perkembangan iklim investasi di Kota Batu.



Gambar 2.2 Kerangka Teori