

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Konsep Sumber Daya Lahan

2.1.1.1 Konsep Ekonomi Sumberdaya Lahan

Salah satu konsep penting dari teori ekonomi sumberdaya lahan adalah sewa lahan (*Suparmoko, 2008*). Sewa lahan dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

- a. *Contract rent*, sebagai pembayaran dari penyewa kepada pemilik dimana pemilik melakukan kontrak sewa menyewa dalam jangka waktu tertentu.
- b. *Economic rent* atau *land rent*, yang merupakan surplus pendapatan di atas biaya produksi atau sebagai harga input lahan yang memungkinkan faktor produksi lahan dapat dimanfaatkan dalam proses produksi.

Land rent dan *contract rent* merupakan dua konsep sewa yang penting yang digunakan dalam ekonomi sumberdaya lahan. Pembahasan selanjutnya perhatian dipusatkan pada konsep *land rent*. Secara sederhana *land rent* dapat didefinisikan sebagai surplus ekonomi, yaitu merupakan kelebihan nilai produksi total di atas biaya total yang mencakup biaya jasa terhadap investasi

Menurut *Harsono (1994)*, pada hakekatnya lahan mempunyai lima jenis *rent*, yaitu *rent ricardian*, *rent lokasi*, *rent lingkungan*, *rent sosial*, dan *rent politik*. *Rent ricardian* adalah *rent* yang timbul sebagai akibat adanya sifat kualitas lahan yang berhubungan dengan kesesuaiannya untuk penggunaan tertentu (misalnya tanah subur untuk pertanian) dan atau kelangkaannya. *Rent lokasi* adalah *rent* yang timbul sebagai akibat dari lokasi suatu lahan relatif terhadap lokasi lainnya. *Rent lokasi* tersebut timbul sebagai akibat lahan tidak dapat dipindahkan. *Rent lingkungan* adalah *rent* yang timbul sebagai akibat fungsi ekologis lahan di dalam suatu ekosistem. *Rent sosial* adalah *rent* yang timbul sebagai akibat adanya fungsi sosial lahan. *Rent sosial* timbul jika pemilikan penguasaan lahan menimbulkan sejumlah *social privileges* bagi pemilik penguasanya. *Rent politik* adalah *rent* yang timbul jika pemilikan penguasaan memberikan sejumlah kekuatan politik atau posisi politik yang lebih menguntungkan kepada pemilik-penguasanya.

2.1.1.2 Kepemilikan dan Penguasaan Lahan

Menurut (Bahrin : 2008) bahwa konsep mengenai kepemilikan lahan. Kata “pemilikan” menunjuk pada penguasaan formal. Hak milik atas lahan berkaitan dengan hak-hak yang dimiliki seseorang atas lahan, yaitu hak yang sah untuk menggunakannya, mengolahnya, menjualnya dan memanfaatkan bagian-bagian tertentu dari permukaan tanah. Hal tersebut menyebabkan pemilikan atas lahan tidak hanya mengenai hak milik saja melainkan juga termasuk hak guna atas lahan yaitu suatu hak untuk memperoleh hasil dari lahan bukan miliknya dengan cara menyewa, menggarap dan lain sebagainya.

Sihaloho (2004) membedakan status kepemilikan lahan ke dalam tiga kategori, yaitu:

1. Masyarakat yang memiliki lahan yang luas dan menggarap lahan nya kepada orang lain; pemilik lahan menerapkan sistem sewa atau bagi hasil.
2. Pemilik lahan sempit yang melakukan pekerjaan usaha tani dengan tenaga kerja keluarga, sehingga tidak memanfaatkan tenaga kerja buruh tani.
3. Pemilik lahan yang melakukan usaha tani sendiri tetapi banyak memanfaatkan tenaga kerja buruh tani, baik petani bertanah sempit maupun bertanah luas

Terkait dengan struktur penguasaan lahan, (*Dietz : 1998*) dikutip (*wiradi : 2007*) menegaskan bahwa pemerintah dan kaum kuat kuasa telah melakukan tiga pelanggaran terkait dengan agraria, yakni:

1. Hak kepemilikan;
2. Hak untuk memanfaatkan tanah dan kekayaan alam yang menyertainya;
3. Hak untuk ikut dalam pengambilan keputusan berkenaan dengan kepemilikan dan pemanfaatan tanah dan kekayaan alam tersebut.

2.1.1.3 Teori Perubahan Penggunaan Lahan

Lahan mempunyai peranan sangat penting bagi kehidupan manusia. Segala macam bentuk intervensi manusia secara siklis dan permanen untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, baik yang bersifat material maupun spiritual yang berasal dari lahan tercakup dalam pengertian penggunaan lahan, atau *land use* (*Sys, 1980*).

Perubahan guna lahan secara umum artinya adalah menyangkut transformasi dalam pengalokasian sumberdaya lahan satu penggunaan ke penggunaan lainnya. Namun dalam kajian ekonomi, difokuskan pada proses dialihgunakannya lahan dari lahan pertanian atau perdesaan ke penggunaan

lahan non pertanian atau perkotaan. Ada empat proses utama yang menyebabkan terjadinya perubahan guna lahan (*Bourne 1982 : 128*) :

1. Perluasan batas kota;
2. Peremajaan di pusat kota;
3. Perluasan jaringan infrastruktur terutama jaringan transportasi;
4. Tumbuh dan hilangnya pemusatan aktivitas tertentu.

Menurut Sutarjo (1992 : 66). Faktor yang mempengaruhi perubahan guna lahan adalah :

1. Topografi

Topografi merupakan faktor pembatas bagi perkembangan suatu kawasan karena topografi tidak dapat berubah kecuali dalam keadaan labil.

2. Penduduk

Perkembangan penduduk menyebabkan kebutuhan lahan untuk permukiman meningkat sebagai akibat langsung dari pemenuhan kebutuhan permukiman.

3. Land Rent

Dalam hubungannya dengan penggunaan lahan ini, ada tiga faktor yang mempengaruhi nilai lahan, yaitu kualitas fisik lahan, lokasi lahan terhadap pasar hasil-hasil produksi dan pasar sarana produksinya, dan interaksi di antara keduanya. Nilai lahan semakin besar apabila kualitas biofisiknya semakin baik dan lokasinya semakin dekat dengan pasar (*Norton, 1984*).

4. Aksesibilitas

Aksesibilitas akan menentukan nilai ekonomi suatu lahan. Suatu lahan dengan jangkauan transportasi yang baik mempunyai nilai ekonomi yang relatif lebih baik arena akan mengurangi biaya perjalanan dan waktu tempuh.

5. Sarana dan Prasarana

Kelengkapan sarana dan prasarana sangat berpengaruh dalam menarik penduduk untuk bermukim disekitarnya sehingga dapat menarik pergerakan penduduk menuju daerah tersebut.

6. Daya dukung lingkungan

Kemampuan daya dukung lahan dalam mendukung bangunan yang ada di atasnya, menentukan kawasan terbangun, lahan pertanian, dan harus dipelihara serta dilindungi.

2.1.2 Konsep Jaringan Jalan

2.1.2.1 Pengertian Jaringan Jalan

Menurut Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang jalan. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah atau air, serta di atas permukaan air kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Sesuai dengan Pasal 8 menjelaskan bahwa Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan menjadi :

1. Jalan Arteri

Adalah ruas jalan yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna;

2. Jalan Kolektor

Adanya ruas jalan yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata dan jumlah jalan masuk yang tidak dibatasi;

3. Jalan Lokal

Adalah ruas jalan yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi;

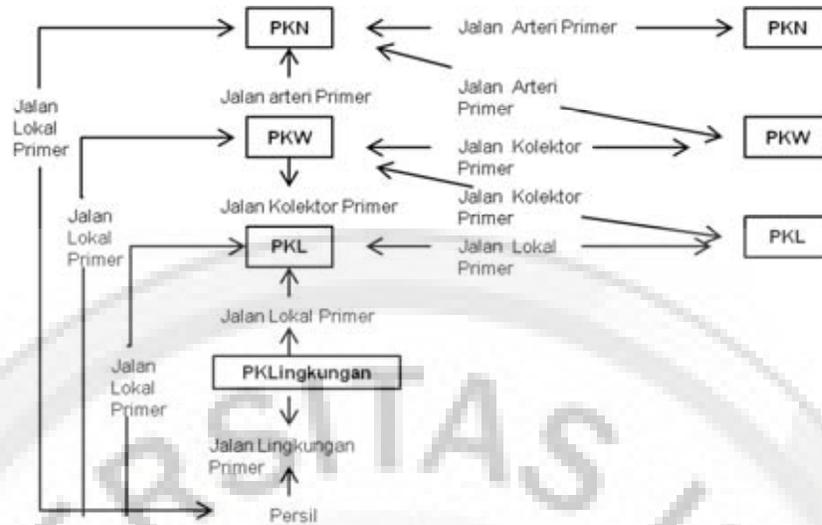
4. Jalan Lingkungan

Adalah ruas jalan yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Menurut PP No 34 Tahun 2006 sistem jaringan jalan terbagi atas jaringan jalan primer, dan sistem jaringan jalan sekunder. Sistem ini merupakan kesatuan jalan yang terjalin dalam hubungan hierarki.

1. Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan menghubungkan semua simpul jasa dan distribusi yang berwujud :

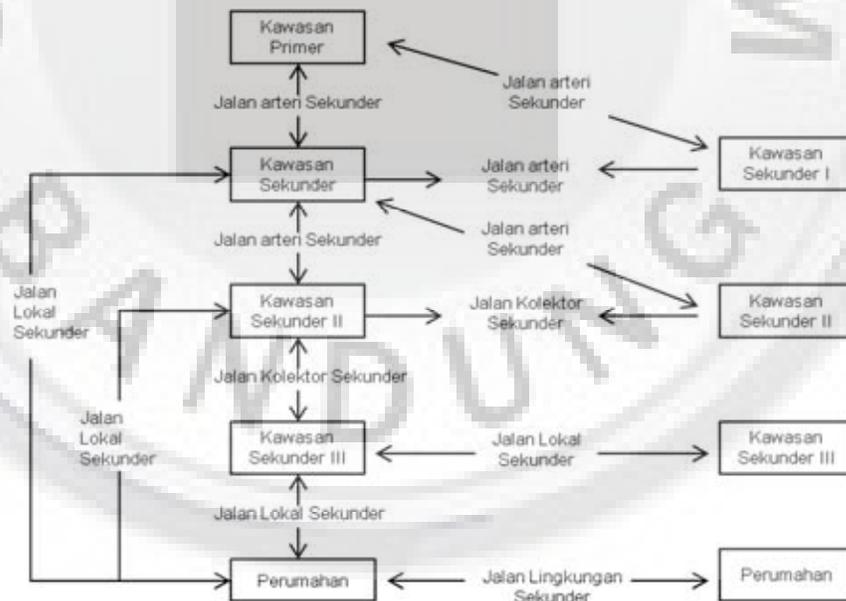
- a. Menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai pusat kegiatan lingkungan, dan
- b. Menghubungkan antar pusat kegiatan nasional



Gambar 2.1
Sistem Jaringan Jalan Primer

Sumber : PP No.34 Tahun 2006

2. Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga dan seterusnya sampai persil.



Gambar 2.2
Sistem Jaringan Jalan Sekunder

Sumber : PP No 34 Tahun 2006

2.1.2.2 Pengertian Jalan Lingkar (*Ring Road*)

Dalam kamus Tata ruang (Dirjen Cipta Karya Departemen PU) disebutkan bahwa jalan lingkar adalah semua jalan yang melingkari pusat suatu kota yang fungsinya agar kendaraan dapat mencapai bagian kota tertentu tanpa harus melalui pusat kota atau bagian kota lainnya untuk mempercepat perjalanan dari satu sisi kota ke sisi lainnya.

Menurut (*Tamin,2000*) jalan lingkar yaitu jalan yang melingkari suatu wilayah yang pada prinsipnya merupakan usaha untuk mengalihkan pergerakan lalu lintas agar jangan memasuki wilayah yang bersangkutan sehingga kemacetan yang timbul karena pembebaran yang terlalu banyak pada jalan arteri radial dapat dihindari.

Terdapat tiga bentuk jalan lingkar yaitu :

1. Jalan lingkar dalam kota
2. Jalan lingkar outer

Biasanya digunakan untuk lalu lintas langsung memotong kota, namun kegunaan aslinya adalah untuk melayani lalu lintas kota itu sendiri dengan menghubungkan masyarakat dan kegiatan luar sebagai distribusi diantara radial

3. Jalan lingkar intermediate

Jalan lingkar ini melayani kebutuhan lalu lintas yang diinginkan untuk mencapai titik antara jalan-jalan lingkar *inner* dan *outer*

2.1.3 Interaksi Tata Guna Lahan - Transportasi

Transportasi dan tata guna lahan berhubungan sangat erat, sehingga biasanya dianggap membentuk satu *land-use transport system*. Agar tata guna lahan dapat terwujud dengan baik maka kebutuhan transportasinya harus terpenuhi dengan baik. Sistem transportasi yang tidak baik tentunya akan menghalangi aktivitas tata gunanya. Sebaliknya, transportasi yang tidak melayani suatu tata guna lahan akan menjadi sia-sia, tidak termanfaatkan.

A. Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan atau tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem ini merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Besarnya pergerakan sangat berkaitan dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

B. Sistem Jaringan

Sistem jaringan merupakan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana/infrastruktur) tempat moda transportasi bergerak. Sistem jaringan meliputi : sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bis, stasiun kereta api, bandara dan pelabuhan laut. Pembangunan Jalan Lingkar Utara ini merupakan sistem jaringan menggunakan sistem jaringan jalan raya yang digunakan oleh masyarakat umum.

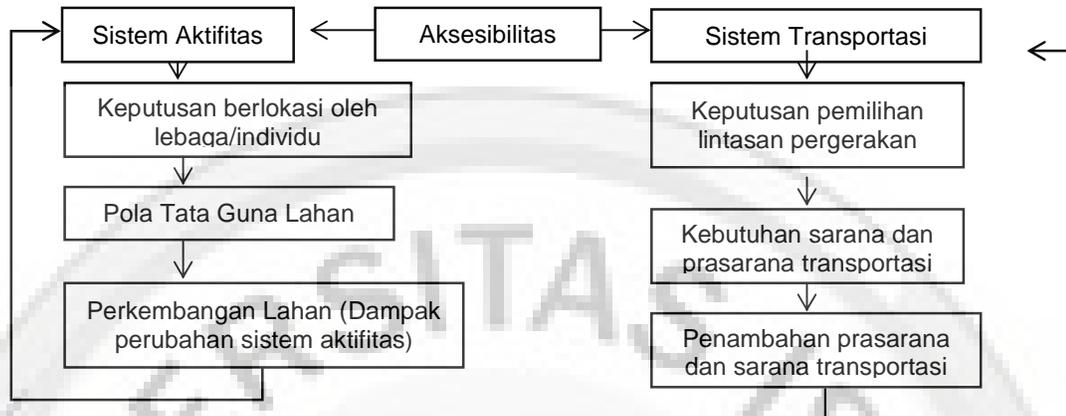
C. Sistem Pergerakan

Sistem pergerakan ditimbulkan karena interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan. Sistem pergerakan yang ada merupakan sistem pergerakan orang dan manusia. Untuk meminimalisir sistem pergerakan yang akan semakin meningkat di Kabupaten Majalengka yang akan terjadi akibat dari pembangunan Bandara Internasional Jawa Barat, maka dari itu pemerintah Kabupaten Majalengka mencari solusi dari permasalahan yang akan terjadi dengan membuat sistem jaringan baru yaitu dengan sistem jaringan jalan melalui jalan baru lingkaran utara. Pembangunan sistem jaringan ini tentunya akan berdampak terhadap gunanya lahan dimana lahan yang digunakan untuk pembangunan jalan ini merupakan lahan milik rakyat umum yang dibebaskan oleh pemerintah Kabupaten Majalengka.

Selain itu dengan sistem transportasi atau perhubungan yang baik akan mampu mengendalikan pergerakan manusia dan atau barang secara lancar, aman, cepat, murah dan nyaman. Sistem transportasi melayani berbagai aktivitas, seperti industri, pariwisata, perdagangan, pertanian, pertambangan dan lain-lain. Aktivitas tersebut dilakukan pada sebidang lahan (industri, sawah, tambang, perkotaan, daerah pariwisata dan lain sebagainya). Dalam pemenuhan kebutuhan, manusia melakukan perjalanan antara tata guna tanah tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi sehingga menghasilkan pergerakan arus lalu lintas.

Pada hakekatnya, kegiatan transportasi merupakan penghubung 2 lokasi tata guna lahan yang mungkin berbeda tetapi mungkin pula sama (*Nasution, 2004: 23*). Mengangkut orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain berarti memindahkan dari satu guna lahan ke guna lahan yang lain dan mengubah nilai ekonomi orang atau barang tersebut. Untuk menjelaskan bagaimana interaksi itu terjadi, *Mayer dan Miller (1984)* menunjukkan kerangka sistem interaksi guna lahan dan transportasi. Perkembangan guna lahan akan membangkitkan arus

pergerakan, selain itu perubahan tersebut akan mempengaruhi pula pola persebaran dan pola permukiman pergerakan. Sebagai konsekuensi dari perubahan tersebut adalah aksesibilitas (*Hanson dalam Afries, 2006 : 50*)



Gambar 2.3
Bagan sistem interaksi Guna lahan dan Transportasi

Sumber : Michael, Mayer & Miller, 1984 : 63

Bekerjanya sistem interaksi guna lahan dan transportasi sangat dinamis dan melibatkan unsur-unsur lain sebagai pembentuk watak setiap komponen seperti komponen guna lahan meliputi adanya unsur kependudukan, sosial ekonomi, ekonomi wilayah, harga lahan dan lain-lain. Selain itu peningkatan aksesibilitas akan memicu berbagai perubahan guna lahan. Proses perubahan yang saling mempengaruhi ini akan berlangsung dinamis.

Perubahan ini akan mengakibatkan pula peningkatan produktivitas guna lahan dalam bentuk alih fungsi lahan ataupun peningkatan intensitas ruang. Selanjutnya bahwa adanya saling keterkaitan antara perkembangan guna lahan, perubahan guna lahan, perubahan populasi, serta perubahan pada sistem populasi, serta perubahan pada sistem transportasi membentuk siklus suatu sistem dinamis yang saling mempengaruhi antara guna lahan dan transportasi.

Makin tinggi aktivitas suatu guna lahan maka semakin tinggi pula tingkat kemampuannya dalam menarik arus lalu lintas begitupun sebaliknya. Adanya guna lahan yang berkembang maka akan mengakibatkan peningkatan arus pergerakan, pola persebaran dan permintaan pergerakan yang mana perubahan-perubahan tersebut berkonsekuensi dengan aksesibilitas.

2.2. Landasan Hukum

Dalam rangka melaksanakan pembangunan daerah, perlu diupayakan adanya keterpaduan pembangunan sektoral dan wilayah/daerah. Wujud operasionalnya secara terpadu diselenggarakan melalui pendekatan wilayah yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) yang komprehensif dan bersinergi dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional dan Provinsi. Keberadaan atau letak kewilayahan Kabupaten Majalengka sangat strategis pada perkembangan pembangunan infrastruktur saat ini.

Dari sisi masyarakat Kabupaten Majalengka, kebijakan penataan ruang dan pengembangan di Kabupaten Majalengka ini akan berpengaruh terhadap masyarakat Kabupaten Majalengka. Dengan adanya isu tersebut, tentu kebijakan penataan ruang yang dihasilkan harus sejalan dengan keinginan berbagai pihak termasuk masyarakat Kabupaten Majalengka itu sendiri atau kegiatan pembangunan harus tetap dalam koridor atau persetujuan masyarakat tersebut.

2.2.1 Undang-Undang No 26 Tahun 2007

Hak dan kewajiban masyarakat dalam penataan ruang diamanatkan oleh Undang-Undang No. 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang bahwa setiap orang, kelompok, dan badan hukum memiliki hak dan kewajiban dalam penataan ruang, baik pada tahap penyusunan rencana tata ruang, pemanfaatan ruang, maupun tahap pengendalian pemanfaatan ruang.

Sebagaimana dijelaskan dalam UU No 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, penyelenggaraan penataan ruang dilakukan oleh pemerintah dengan melibatkan berbagai unsur seperti masyarakat, pihak swasta, dunia usaha, kelompok profesi, LSM yang selanjutnya disebut dengan peran masyarakat.

Peran masyarakat merupakan hal yang sangat penting dalam penataan ruang, karena pada akhirnya hasil dari penataan ruang adalah untuk kepentingan seluruh lapisan masyarakat serta untuk tercapainya tujuan penataan ruang, yaitu terselenggarakannya pemanfaatan ruang berwawasan lingkungan, terselenggaranya pengaturan pemanfaatan ruang kawasan lindung dan budidaya, serta tercapainya pemanfaatan ruang yang berkualitas.

Partisipasi masyarakat dilapangan menunjukkan perbedaan yang disebabkan oleh perbedaan penguasaan terhadap penataan ruang. Namun demikian partisipasi masyarakat untuk berperanserta dalam penataan ruang menunjukkan adanya peningkatan kesadaran tanggung jawab terhadap pelaksanaan pembangunan.

Dan segi *planning*, partisipasi menyediakan sebuah forum untuk saling tukar gagasan dan prioritas, penilaian akan *public interest*. Keuntungan lain dan *public participation* adalah kemungkinan tercapainya hubungan yang lebih dekat antara warga dengan pemerintah daerah, sehingga tercipta rasa kebersamaan dalam perencanaan pembangunan.

- **Pasal 60 dan 61 Undang-Undang No. 26 Tahun 2007**

Mengacu pada UU No 26 Tahun 2007 pasal 60 dan 61, tentang penataan ruang diatur hak dan kewajiban masyarakat dalam penataan ruang. hak, kewajiban, dan peran masyarakat dalam penyelenggaraan penataan ruang untuk menjamin keterlibatan masyarakat, termasuk masyarakat adat dalam setiap proses penyelenggaraan penataan ruang.

Dalam penataan ruang, setiap orang berhak untuk:

1. Mengetahui rencana tata ruang;
2. Berperan dalam proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang;
3. Mengetahui secara terbuka RTRW;
4. Menikmati manfaat ruang dan/atau nilai tambah ruang sebagai akibat dari penataan ruang; dan
5. Memperoleh penggantian yang layak akibat pelaksanaan kegiatan pembangunan yang sesuai dengan RTRW.

Sedangkan kewajiban orang (masyarakat) dalam pemanfaatan ruang, diantaranya adalah:

1. Menaati rencana tata ruang yang telah ditetapkan;
2. Memanfaatkan ruang sesuai dengan izin pemanfaatan ruang dari pejabat yang berwenang;
3. Mematuhi ketentuan yang ditetapkan dalam persyaratan izin pemanfaatan ruang; dan
4. Memberikan akses terhadap kawasan yang oleh ketentuan peraturan perundang-undangan dinyatakan sebagai milik umum.

2.2.2 Undang-Undang No 2 Tahun 2012

Dalam rangka mewujudkan masyarakat yang adil, makmur, dan sejahtera berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pemerintah perlu menyelenggarakan pembangunan. Salah satu upaya pembangunan dalam kerangka pembangunan nasional yang diselenggarakan pemerintah adalah pembangunan untuk Kepentingan Umum.

Pembangunan untuk kepentingan umum tersebut memerlukan tanah yang pengadaannya dilaksanakan dengan mengedepankan prinsip yang terkandung di dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan hukum tanah nasional, antara lain prinsip kemanusiaan, keadilan, kemanfaatan, kepastian, keterbukaan, kesepakatan, keikutsertaan, kesejahteraan, keberlanjutan, dan keselarasan sesuai dengan nilai-nilai berbangsa dan bernegara.

Undang-Undang No 2 Tahun 2012 merupakan Undang-Undang yang mengatur mengenai pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum. Dalam Undang-Undang ini menjelaskan bahwa pengadaan tanah untuk kepentingan umum bertujuan menyediakan tanah bagi pelaksanaan pembangunan guna meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran bangsa, negara, dan masyarakat dengan tetap menjamin kepentingan hukum pihak yang berhak.

- **Pasal 10**

Tanah untuk kepentingan umum yang digunakan untuk kegiatan pembangunan salah satunya adalah dengan pembangunan jalan umum, jalan tol, terowongan, jalur kereta api, fasilitas operasi kereta api. Salah satunya adalah dengan adanya pembangunan jalan umum ini terdapat beberapa pertimbangan diantaranya :

- inventarisasi dan identifikasi penguasaan, pemilikan, penggunaan, dan pemanfaatan tanah;
- penilaian Ganti Kerugian;
- musyawarah penetapan Ganti Kerugian;
- pemberian Ganti Kerugian; dan
- pelepasan tanah Instansi.

- **Pasal 37**

Sesuai dengan pasal 37 ayat 1 menjelaskan bahwa Apabila tidak terjadi kesepakatan mengenai besarnya ganti rugi, Pihak yang Berhak dapat mengajukan keberatan kepada pengadilan negeri setempat dalam waktu paling lama 14 (empat belas) hari kerja setelah musyawarah penetapan Ganti Kerugian

- **Pasal 57**

Dalam penyelenggaraan Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum, masyarakat dapat berperan serta, antara lain:

- a. Memberikan masukan secara lisan atau tertulis mengenai Pengadaan Tanah; dan
- b. Memberikan dukungan dalam penyelenggaraan Pengadaan Tanah.

2.2.3 Peraturan Pemerintah No 68 Tahun 2010

Mengenai tata cara peran masyarakat dalam penataan ruang diatur dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 68 Tahun 2010 tentang bentuk tata cara peran masyarakat dalam penataan ruang. PP tersebut menjelaskan bahwa peran masyarakat adalah partisipasi aktif masyarakat dalam perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang. Bentuk peran masyarakat adalah kegiatan/aktivitas yang dilakukan masyarakat dalam perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.

A. Tahap Perencanaan Tata Ruang

Bentuk peran masyarakat dalam perencanaan tata ruang berupa:

1. Masukan mengenai:
 - a. Persiapan penyusunan rencana tata ruang;
 - b. Penentuan arah pengembangan wilayah atau kawasan;
 - c. Pengidentifikasian potensi dan masalah pembangunan wilayah atau kawasan;
 - d. Perumusan konsepsi rencana tata ruang; dan/atau
 - e. Penetapan rencana tata ruang.
2. Kerja sama dengan pemerintah, pemerintah daerah, dan/atau sesama unsur masyarakat dalam perencanaan tata ruang.

Pemerintah daerah dalam perencanaan tata ruang dapat secara aktif melibatkan masyarakat. Masyarakat yang dimaksud adalah yang terkena dampak langsung dari kegiatan penataan ruang, yang memiliki keahlian di bidang penataan ruang, dan/atau yang kegiatan pokoknya di bidang penataan ruang.

B. Tahap Pemanfaatan Ruang

Bentuk peran masyarakat dalam pemanfaatan ruang dapat berupa:

1. Masukan mengenai kebijakan pemanfaatan ruang;
2. Kerja sama dengan pemerintah daerah, atau sesama unsur masyarakat dalam pemanfaatan ruang;
3. Kegiatan memanfaatkan ruang yang sesuai dengan kearifan lokal dan rencana tata ruang yang telah ditetapkan;

4. Peningkatan efisiensi, efektivitas, dan keserasian dalam pemanfaatan ruang darat, ruang laut, ruang udara, dan ruang di dalam bumi dengan memperhatikan kearifan lokal serta sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
5. Kegiatan menjaga kepentingan pertahanan dan keamanan serta memelihara dan meningkatkan kelestarian fungsi lingkungan hidup dan sumber daya alam;
6. Kegiatan investasi dalam pemanfaatan ruang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

C. Tahap Pengendalian Pemanfaatan Ruang

Bentuk peran masyarakat dalam pengendalian pemanfaatan ruang dapat berupa:

1. Masukan terkait arahan dan/atau peraturan zonasi, perizinan, pemberian insentif dan disinsentif serta pengenaan sanksi;
2. Keikutsertaan dalam memantau dan mengawasi pelaksanaan rencana tata ruang yang telah ditetapkan;
3. Pelaporan kepada instansi dan/atau pejabat yang berwenang dalam pemanfaatan ruang yang melanggar rencana tata ruang yang telah ditetapkan; dan
4. Pengajuan keberatan terhadap keputusan pejabat yang berwenang terhadap pembangunan yang dianggap tidak sesuai dengan rencana tata ruang.

2.2.4 RTRW Provinsi Jawa Barat Tahun 2009-2029

Berdasarkan Perda No. 22 tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Jawa Barat tahun 2009 – 2029 dalam lingkup WP Ciayumajakuning (Cirebon, Indramayu, majalengka, dan Kuningan), rencana sistem kota-kota diarahkan sebagai berikut :

- PKN : Cirebon
- PKW : Indramayu, Kadipaten
- PKL Perkotaan : Jatibarang, Majalengka, Kuningan
- PKL Perdesaan : Karangampel, Kandanghaur, Patrol, Gantar, Kertajati, Jatiwangi, Rajagaluh, Cikijing, Talaga, Cilimus, Ciawigebang, Luragung, Kadugede.

Terkait dengan wilayah studi yakni Kecamatan Majalengka, Panyingkiran dan Cigasong yang merupakan wilayah kawasan perkotaan Majalengka, berdasarkan RTRW Proovinsi Jawa Barat tahun 2009-2029 kawasan perkotaan

Majalengka ditetapkan perannya dalam sistem kota-kota Provinsi Jawa Barat yakni sebagai PKL Perkotaan. Kawasan Lingkar Utara Kabupaten Mjalengka yang merupakan bagian dari KSK Potensial Tumbuh di Kabupaten Majalengka berada di WP Ciayumajakuning. Wilayah pengembangan Ciayumajakuning dijadikan sebagai fokus pengembangan kawasan di bagian timur Jawa Barat.

2.2.5 Rencana Sistem Perkotaan dan Sistem Jaringan Jalan Transportasi dalam RTRW

A. Rencana Sistem Perkotaan

RTRW Kabupaten Majalengka 2011-2031 menetapkan bahwa Kawasan Lingkar Utara Majalengka (Kecamatan Majalengka, Panyingkiran dan Cigasong atau biasa disebut sebagai kawasan perkotaan Majalengka) berperan sebagai PKL (Pusat Kegiatan Lokal). Fungsi PKL adalah sebagai pusat perdagangan dan jasa, permukiman, koleksi dan distribusi dengan skala pelayanan beberapa kecamatan (sebagai pusat pertumbuhan wilayah pengembangan). Khusus PKL Majalengka sendiri mengemban fungsi sebagai pusat pemerintahan Kabupaten, pusat pengolahan hasil pertanian, pusat industri, pusat bisnis regional, pusat jasa pariwisata, dan pusat pendidikan tinggi.

B. Rencana Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi

Rencana pengembangan sistem jaringan transportasi terdiri atas pembangunan jaringan jalan, meliputi :

- a. Ruas Jalan Lingkar Utara Kabupaten Majalengka;
- b. Ruas jalan lingkar Selatan Kabupaten Majalengka.

Aspek-aspek yang diperhatikan dalam penetapan koridor jalan lingkar Utara Kota Majalengka meliputi:

1. Sudah terbentuknya pola ruang eksisting, terdiri atas:
 - Adanya kawasan perumahan kepadatan tinggi di kawasan pusat kota Majalengka;
 - Bercampurnya zona komersial dan zona fasilitas kota di pusat kota yaitu di sepanjang jaringan jalan utama KH. Abdul Halim;
 - Adanya beberapa lahan yang tidak terbangun berupa kebun, sawah, dll.

2.2.6 Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Koridor Jalan Lingkar Utara Kabupaten Majalengka.

Berdasarkan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan Jalan Lingkar Utara menjelaskan bahwa Kawasan Koridor Jalan Lingkar Utara ini merupakan penjabaran dari arahan RTRW Kabupaten Majalengka dan RDTR Kecamatan yang terkait pengembangan kawasan. Kawasan Koridor Jalan Lingkar Utara umumnya merupakan daerah yang belum terbangun, sehingga akan dikembangkan fungsi kegiatan baru. Pengembangan fungsi kegiatan kawasan terdiri dari beberapa fungsi kegiatan yang berkaitan dengan perkembangan kawasan budidaya meliputi Kawasan Perumahan, Kawasan Komersial, Kawasan Pendidikan, Sentra Pertanian dan Area Konservasi.

2.3 Definisi Operasional

Definisi operasional adalah definisi yang didasarkan pada karakteristik yang dapat diobservasi dari apa yang sedang didefinisikan (*Koentjaraningrat, 1991;23*). Definisi operasional ini akan membahas tentang definisi judul dari *"Keberadaan Mantan Pemilik Lahan Jalan Lingkar Utara Kabupaten Majalengka:*

1. Keberadaan adalah pemikiran manusia yang memanfaatkan dan mengatasi seluruh pengetahuan objektif (*Karl Jaspers*);
2. Mantan Pemilik lahan adalah status yang dimiliki oleh bekas pemilik lahan yang beralih tangan menjadi milik orang lain;
3. Jalan Lingkar adalah jalan lingkar yaitu jalan yang melingkari suatu wilayah yang pada prinsipnya merupakan usaha untuk mengalihkan pergerakan lalu lintas agar jangan memasuki wilayah yang bersangkutan sehingga kemacetan yang timbul karena pembeberan yang terlalu banyak pada jalan arteri radial dapat dihindari (*Tamin,2000*).