



Jalan Tol Masuk Desa

Hery Purnomo*, Zulianti, Rema Marina, Siti Sumaryatiningsih, Nelly Tiurmuda

Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD” Yogyakarta, Indonesia

*Corresponding Author: Hery@gmail.com

ABSTRAK

Studi ini meneliti dinamika respons komunitas di Padukuhan Tegalrejo, Desa Tamanmartani, Sleman, terhadap pembangunan jalan tol Jogja–Solo, yang secara signifikan berdampak pada ruang tinggal dan struktur sosial-ekonomi mereka. Dengan pendekatan naratif kualitatif, data dikumpulkan melalui wawancara mendalam dan kisah hidup penduduk yang terdampak. Temuan tersebut mengungkapkan tiga pola respons utama: adaptasi, perlawanan, dan pengkooptasian. Adaptasi tercermin dalam relokasi, penyesuaian jalur akses, dan penggunaan dana kompensasi untuk kebutuhan bisnis atau rumah tangga, meskipun tidak selalu menghasilkan peningkatan kesejahteraan. Perlawanan muncul dalam bentuk protes terhadap akuisisi lahan, tuntutan untuk infrastruktur penghubung, dan keberatan terhadap dampak lingkungan, namun sering kali dilemahkan oleh struktur kekuasaan yang dominan. Pengkooptasian terjadi melalui peran pemimpin lokal dan mediasi pemerintah desa, yang menstandarisasi aspirasi komunitas dan mengurangi ruang untuk partisipasi kritis. Pembangunan jalan tol tidak hanya membagi desa secara fisik tetapi juga mereproduksi hubungan kekuasaan, menciptakan fragmentasi sosial, dan mengubah identitas spasial lokal menjadi bagian dari jaringan ekonomi nasional. Temuan ini menyoroti perlunya pendekatan partisipatif yang nyata dalam proyek infrastruktur berskala besar untuk meminimalkan kerugian sosial dan menjaga kohesi komunitas. Temuan menyoroti perlunya pendekatan partisipatif yang nyata dalam proyek infrastruktur berskala besar untuk meminimalkan kerugian sosial dan menjaga kohesi komunitas.

Kata kunci: jalan tol, perubahan sosial, adaptasi, perlawanan, pengkooptasian.

ABSTRACT

This study examines the dynamics of community responses in Padukuhan Tegalrejo, Tamanmartani Village, Sleman, to the construction of the Jogja–Solo toll road, which has significantly impacted their living space and socio-economic structure. Using a qualitative narrative approach, data were collected through in-depth interviews and life history accounts of affected residents. The findings reveal three main patterns of response: adaptation, resistance, and co-optation. Adaptation is reflected in relocation, adjustment of access routes, and the use of compensation funds for business or household needs, although it does not always lead to improved welfare. Resistance emerges in the form of protests against land acquisition, demands for connecting infrastructure, and objections to environmental impacts, but is often weakened by dominant power structures. Co-optation occurs through the role of local leaders and village government mediation, which standardizes community aspirations and reduces space for critical participation. The toll road construction not only physically divides the village but also reproduces power relations, creates social fragmentation, and transforms the local spatial identity into part of the national economic network. These findings highlight the need for genuine participatory approaches in large-scale infrastructure projects to minimize social losses and preserve community cohesion. Findings highlight the need for genuine participatory approaches in large-scale infrastructure projects to minimize social losses and preserve community cohesion.

Keywords: toll road, social change, adaptation, resistance, co-optation.

Article Information: Submitted : 2025/4/25 Revised: 2025/05/01 Accepted: 2025/06/26

PENDAHULUAN

Penelitian IPTEKS yang kami ajukan hendak meneliti tentang perubahan sosial dari pembangunan tol di wilayah DIY. Pembangunan jalan tol merupakan langkah strategis pemerintah untuk meningkatkan konektivitas dan mendorong pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah. Pembangunan jalan tol bertujuan dalam menunjang mobilitas masyarakat, mengurangi kemacetan, dan memberikan kelancaran pada distribusi barang dan jasa. Pembangunan jalan tol di wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta di mulai sejak tahun 2021. Pembangunan jalan tol di wilayah yogyakarta awalnya mendapat penolakan baik dari pemerintah sendiri maupaun dari warga yang berdampak, tetapi akhirnya pembangunan jalan tol tetap berjalan. Pembangunan jalan tol yang ada di wilayah di DIY terdiri dari Tol Solo-Jogja, Tol Yogyakarta-Bawen, Tol Solo-Jogja-Kulon Progo.

Pembangunan tol memang mampu mendongkrak sektor perekonomian suatu wilayah tetapi pembangunan jalan tol juga membawa berbagai dampak, baik positif maupun negatif. Dampak positif pembangunan jalan tol di wilayah DIY tentunya memberikan manfaat pada sektor ekonomi dan wisata, tetapi dampak negatif yang muncul juga banyak baik dari awal pembangunan hingga jalan tol tersebut jadi. Pembangunan jalan tol menyebabkan alih fungsi lahan yang berdampak pada hilangnya lahan produktif, gangguan terhadap ekosistem lingkungan yang sudah terbentuk, potensi konflik dan permasalahan sosial bagi masyarakat yang terdampak pembebasan lahan.

Salah satu wilayah yang terdampak pembangunan jalan tol adalah Padukuhan Tegalrejo, Kalurahan Tamanmartani, Kapanewon Kalasan, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta. Padukuhan Tegalrejo merupakan salah satu padukuhan yang terdampak pembangunan jalan tol Jogja-Solo. Padukuhan Tegalrejo memiliki wilayah yang kecil hanya memiliki 2 RW dan 6 RT. Hampir sekitar 50 persen wilayah di Padukuhan Tegalrejo terkena proyek pembangunan jalan tol. Lahan pemukiman warga dan lahan persawahan terkena proyek pembangunan jalan tol. Proyek pembangunan jalan tol ini memberikan kompensasi penggantian lahan untuk pembangunan yang kemudian dinamakan dengan kompensasi ganti untung. Kompensasi akibat dari proyek tersebut tentu berjalan dengan dinamis, tetapi warga yang terdampak dengan pembangunan jalan tol sebagian besar bersedia untuk menerima ganti untung.

Alih fungsi lahan ini dari pembangunan jalan tol memunculkan perubahan sosial yang terjadi di dalam masyarakat, apalagi hampir sebagian besar masyarakat padukuhan

mendapatkan ganti untung. Perubahan sosial yang terjadi tentu berbeda-beda, tetapi hal yang menarik di Padukuhan Tegalrejo menunjukkan bahwa dengan adanya pembangunan jalan tol dan masyarakat terdampak terjadi perubahan status sosial bagi yang berdampak, dari masyarakat yang miskin berubah menjadi rentan miskin. Perubahan yang terjadi ini apakah kemudian dalam jangka panjang akan mengarah pada kesejahteraan masyarakat menjadi hal menarik untuk di dalam, Fenomena yang muncul, membuat kami tertarik untuk meneliti dengan pertanyaan penelitian Bagaimana bentuk aksi kolektif warga dalam merespon pembangunan jalan tol melalui adaptasi, resistensi dan kooptasi?

METODE

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan pendekatan naratif. Pendekatan naratif digunakan untuk memahami dan menafsirkan pengalaman individu melalui bentuk cerita (Riessman, 2008). Data dikumpulkan melalui wawancara biografis atau sejarah hidup. Pendekatan penelitian kualitatif adalah salah satu metode dalam studi ilmiah yang bertujuan memahami fenomena sosial atau perilaku manusia secara lebih mendalam. Metode ini lebih berfokus pada makna, pengalaman subjektif, dan konteks di mana suatu fenomena terjadi (Creswell, 2014). Tujuan utama penelitian kualitatif adalah mengeksplorasi realitas sosial yang kompleks serta memperoleh wawasan yang lebih mendetail dibandingkan dengan pendekatan kuantitatif yang lebih sistematis.

HASIL DAN DISKUSI

Respon Warga Desa terhadap Proyek Jalan Tol: Adaptasi, Resistensi, dan Kooptasi

Pembangunan jalan tol yang berada di wilayah Kalurahan Tamanmartani, khususnya Padukuhan Tegalrejo, merupakan intervensi besar dalam struktur sosial, ekonomi, dan ekologis desa. Proyek pembangunan jalan tol tidak hanya mendisrupsi ruang fisik, tetapi bisa juga merombak relasi sosial dan sistem nilai masyarakat. Pembangunan jalan tol sebagai proyek negara yang dilaksanakan oleh pihak kontraktor seperti PT Adikarya (vendor) menjadi arena tempat berbagai kepentingan bertemu, yaitu negara, korporasi, elite lokal, dan warga desa. Pembangunan jalan tol yang masuk di Padukuhan Tegalrejo menunjukkan bahwa warga tidak pasif, mereka merespons secara beragam yang kemudian dapat di kategorikan sebagai bentuk resistensi, adaptasi, dan kooptasi.

Adaptasi sebagai Strategi Bertahan dan Bertransformasi

Adaptasi warga terhadap pembangunan jalan tol tampak dalam beragam strategi bertahan hidup dan transformasi sosial. Salah satu bentuk adaptasi yang mencolok adalah relokasi dan perubahan pola tempat tinggal. Berdasarkan keterangan dukuh, sebanyak 82 kepala keluarga terdampak langsung. Mereka berpindah ke daerah selatan jalan tol atau ke Bendosari, yang dahulu merupakan lahan pertanian dan kini berkembang menjadi perumahan.

Adaptasi terlihat dari kemampuan warga menyesuaikan diri dengan perubahan yang terjadi pasca-pembangunan jalan tol. Beberapa bentuk adaptasi yang teridentifikasi adalah:

a. Pemanfaatan Infrastruktur Baru

Setelah tuntutan terowongan dikabulkan, warga memanfaatkannya secara optimal untuk mobilitas sehari-hari. Terowongan memudahkan akses tanpa harus memutar jauh, memulihkan sebagian konektivitas sosial antar-warga yang terputus akibat tol.

b. Pengelolaan Akses Pertanian dan Sosial. Warga mulai menyesuaikan jalur menuju lahan pertanian dan fasilitas umum sesuai infrastruktur baru. Meskipun masih ada hambatan di beberapa titik, pola adaptasi ini mengurangi friksi antara warga dan pihak pengembang.

c. Dialog Rutin dengan Pengembang

Adaptasi juga tercermin dari cara warga mengubah pendekatan negosiasi. Mereka memahami bahwa prosedur formal dan argumentasi yang jelas lebih efektif dalam mendapatkan respons positif daripada keluhan individual. Perilaku adaptasi juga muncul dalam pengelolaan dana ganti rugi. Ada warga yang menggunakan dana tersebut untuk membangun rumah baru, memperluas usaha, atau tetap menjadi petani dengan memanfaatkan lahan lain yang masih mereka miliki. Namun, bentuk adaptasi yang terjadi ini tidak selalu bermakna peningkatan kesejahteraan. Banyak warga mengalami "ekonomi kejutan" atau istilahnya "orang kaya baru" yang mendadak memiliki uang dalam jumlah besar tanpa memiliki perencanaan jangka panjang. Dalam beberapa kasus, pemanfaatan dana ganti rugi yang tidak dikelola dengan cermat dapat habis dalam waktu singkat karena konsumsi atau keputusan ekonomi yang tidak produktif. Peran negara yang alpha dalam proses pembangunan ini sering terjadi bahkan tidak terpikirkan adanya bentuk pendampingan dari kegiatan pembangunan, dalam hal ini pendampingan pasca relokasi. Seperti dijelaskan oleh Tania Li (Kalema, 2024, p. 12) (2007), proses pembangunan sering kali disertai dengan mekanisme "governmentality" di mana warga diarahkan untuk menyesuaikan diri dengan logika pembangunan tanpa ruang partisipasi

sejati. Warga Padukuhan Tegalrejo beradaptasi karena mereka harus mengikuti apa yang menjadi kehendak negara bukan karena mereka diikutsertakan secara aktif dalam perencanaan pembangunan.

Resistensi: Protes Terbuka dalam Rangka Mempertahankan Ruang Hidup

Pembangunan jalan tol di sekitar Padukuhan Tegalrejo membawa dampak signifikan bagi kehidupan sosial, ekonomi, dan ruang gerak masyarakat. Jalan tol tersebut membelah wilayah padukuhan menjadi dua bagian besar, memisahkan permukiman, lahan pertanian, dan fasilitas umum. Kondisi ini menimbulkan tantangan baru bagi warga, khususnya terkait akses menuju sekolah, ladang, tempat ibadah, serta interaksi sosial antar-RT.

Sebagai wilayah yang terdiri dari beberapa RT di bagian utara dan selatan, warga Tegalrejo harus menghadapi perubahan tata ruang yang memengaruhi mobilitas harian. Sebagian besar ladang pertanian warga berada di selatan tol, sementara sebagian besar permukiman, fasilitas pendidikan, dan tempat ibadah berada di utara tol. Situasi ini menjadi pemicu munculnya berbagai bentuk resistensi warga.

Meskipun dominasi negara dan vendor kuat, resistensi tetap muncul dalam bentuk-bentuk yang beragam. Beberapa warga memprotes harga ganti rugi yang dianggap tidak adil, meski akhirnya menerima setelah dimediasi oleh pemerintah desa maupun padukuhan. Bentuk resistensi juga terlihat dari keluhan terhadap dampak fisik proyek seperti debu, getaran malam hari, kebisingan, dan retaknya tembok rumah warga. Beberapa warga, seperti Pak Panggah, mengalami keretakan rumah akibat getaran pembangunan, namun tidak menerima ganti rugi dan merasa tidak didampingi dalam advokasi. Tentu apa yang dialami Pak Panggah memicu terjadi resistensi.

Resistensi warga muncul sebagai reaksi terhadap kebijakan dan pembangunan yang dianggap menghambat atau mengganggu aktivitas sosial-ekonomi mereka. Bentuk resistensi yang terekam dalam data wawancara meliputi:

a. Aksi Protes dan Tuntutan

Warga melakukan protes terhadap beberapa aspek teknis pembangunan jalan tol. Setidaknya terdapat dua hingga tiga kali aksi tuntutan resmi yang diajukan warga kepada pihak pengembang dan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT). Tuntutan Terowongan Penghubung: Warga meminta dibuatkan terowongan yang menghubungkan bagian utara dan selatan padukuhan. Terowongan ini dinilai sangat penting untuk akses anak sekolah, petani, lansia, dan jamaah yang hendak ke tempat ibadah. Protes Drainase: Warga menemukan kekeliruan dalam pengukuran ketinggian drainase yang berpotensi menyebabkan banjir atau genangan. Setelah protes dilakukan, pihak pengembang membenahi sistem drainase sesuai permintaan. Tuntutan Jalan Penghubung Selatan Tol: Warga meminta adanya jalan yang menghubungkan RT-4 dan RT-3 di sisi selatan tol. Hingga saat wawancara, tuntutan ini masih dalam proses negosiasi.

b. Pemicu Aksi Kolektif

Pada awalnya, bila hanya satu atau dua warga yang menyampaikan keluhan secara individual, pihak pengembang kurang merespons. Hal ini memicu warga untuk mengorganisasi diri dan menyampaikan tuntutan secara kolektif melalui forum atau pertemuan besar dengan pengembang. Strategi kolektif ini terbukti lebih efektif dalam mendapatkan perhatian pihak terkait.

c. Resistensi Terkendali

Meskipun ada ketidakpuasan, resistensi warga cenderung dilakukan secara tertib dan tidak anarkis. Kepemimpinan kepala dusun berperan penting dalam memastikan aksi protes berjalan damai, menghindari kerusakan fasilitas, dan tetap menjalin komunikasi dengan pengembang.

Resistensi ini tidak terorganisir secara kolektif. Ia muncul dalam bentuk simbolik dan kasuistik. Ini sejalan dengan teori James Scott (Ballard & Barnett, 2022, p. 306) (1985) tentang "everyday resistance", di mana perlawanan dilakukan melalui cara-cara terselubung, seperti keluhan, penolakan diam-diam, atau pembicaraan informal. Ketiadaan organisasi sosial atau kelompok pendamping menjadikan resistensi ini bersifat lemah dan mudah diserap oleh sistem kekuasaan. Resistensi yang terjadi dalam pembangunan jalan tol di padukuhan tegalrejo kemudian mampu dikendalikan dengan kekuatan pihak pemerintah desa dan padukuhan. Lebih jauh lagi, bentuk resistensi juga terkendala oleh struktur relasi kuasa yang timpang. Ketika

sebagian besar warga sudah menerima ganti rugi, mereka yang masih ingin menyuarakan protes menjadi terisolasi. Seperti diungkapkan dalam wawancara, salah satu warga merasa sendirian dan tidak punya kekuatan karena "semua sudah dapat ganti".

Kooptasi dan Penyeragaman Aspirasi

Kooptasi warga berlangsung melalui mekanisme mediasi dan birokratisasi. Pemerintah kalurahan dan dukuh memainkan peran kunci dalam proses pembebasan lahan. Sosialisasi dilakukan secara terpusat dan melalui jalur formal. Dalam praktiknya, aspirasi warga yang berbeda diseragamkan. Ketika terjadi ketidaksepakatan, misalnya terkait harga ganti rugi, solusi yang ditawarkan adalah "satu komando" yang mengarahkan warga untuk tunduk pada kesepakatan bersama. Dalam konteks ini, mediasi berubah menjadi kooptasi. Ferguson (Whitty, 2024, p. 88) (1994) menyebut praktik semacam ini sebagai "anti-politics machine".

Kooptasi terjadi ketika warga, atau sebagian tokoh masyarakat, mulai bekerja sama secara aktif dengan pengembang dan pihak terkait. Dalam konteks Tegalrejo, bentuk kooptasi yang muncul meliputi (1) peran kepala dusun sebagai mediator. Kepala dusun berperan sebagai jembatan antara warga dan pengembang. Ia memastikan bahwa setiap aspirasi warga disampaikan dengan bahasa yang dapat diterima pengembang, sekaligus menenangkan warga agar tidak melakukan tindakan destruktif; (2) Keterlibatan dalam Perencanaan Teknis. Dalam beberapa kasus, warga dilibatkan untuk memberikan masukan teknis, seperti penentuan lokasi terowongan atau perbaikan drainase. Partisipasi ini memberi ruang bagi warga untuk turut memengaruhi hasil pembangunan; (3) Penerimaan Manfaat Langsung, setelah sebagian tuntutan dikabulkan, seperti pembangunan terowongan dan perbaikan drainase, warga mulai melihat proyek tol bukan hanya sebagai ancaman, tetapi juga sebagai peluang untuk mendapatkan infrastruktur yang lebih baik; (4) Dinamika hubungan warga dan pengembang, hubungan antara warga dan pengembang menunjukkan pola negosiasi dinamis. Pada awalnya, respons pengembang dinilai kurang, terutama jika keluhan disampaikan secara individual. Namun, ketika warga menyampaikan aspirasi secara kolektif dan terorganisir, respons menjadi lebih positif. Faktor kunci dalam keberhasilan negosiasi adalah: Kepemimpinan lokal yang efektif (kepala dusun dan ketua RT) yang mampu mengarahkan warga untuk tetap kondusif. Penyampaian tuntutan yang rasional dan berbasis kebutuhan nyata, bukan tuntutan yang bersifat emosional. Pemanfaatan jalur resmi dan prosedural yang diakui oleh pengembang dan BUJT.

Proyek pembangunan tidak hanya menyingkirkan politik, tetapi juga menjinakkan konflik sosial melalui bahasa teknokratik dan administratif. Warga menjadi objek yang harus ditata, bukan subjek yang berdaulat. Kooptasi juga terlihat dalam ketiadaan pendampingan pasca pembangunan. Setelah ganti rugi dibayarkan, tidak ada mekanisme yang menjamin keberlanjutan kesejahteraan warga.

Gejolak Sosial dan Dampak

Pembangunan jalan tol bukan hanya menciptakan relokasi fisik, tetapi juga gejolak sosial. Lansia yang telah tinggal di padukuhan sejak kecil mengalami kesedihan mendalam setelah harus meninggalkan rumah mereka. Dalam beberapa kasus, hal ini menyebabkan gangguan kesehatan serius hingga kematian. Perubahan ini bukan sekadar perpindahan rumah, tetapi pergeseran total dalam struktur emosi dan identitas lokal.

Gejolak sosial juga terjadi dalam struktur keluarga dan relasi antarwarga. Dalam satu kasus, seorang suami menggunakan uang ganti rugi untuk membangun rumah baru bersama pasangan selingkuhan, sementara istrinya yang memiliki hak atas tanah justru terpinggirkan. Ini menunjukkan bahwa pembangunan dapat memperburuk ketimpangan gender dan memperkuat relasi patriarki yang tidak adil.

Di sisi lain, warga yang tidak terdampak langsung, tetapi mengalami dampak sekunder seperti debu atau akses jalan yang terganggu, merasa tidak mendapatkan kompensasi yang adil. Perasaan terpinggirkan ini menciptakan fragmentasi sosial baru yang berpotensi memecah kohesi komunitas.

Jalan tol tidak hanya membelah ruang fisik, tetapi juga memproduksi ulang struktur kuasa. Desa yang semula otonom dalam pengelolaan ruang kini menjadi bagian dari jaringan nasional yang dikendalikan negara dan korporasi. Jalan tol menjadi simbol integrasi paksa ke dalam ekonomi logistik nasional. Dalam proses ini, warga kehilangan kendali atas ruang dan sumber daya mereka.

Henri Lefebvre (Pratama, 2025, pp. 95–96) (1991) menyebut pembangunan sebagai bentuk produksi ruang oleh kekuasaan. Dalam kasus Tegalrejo, ruang desa dirombak agar sesuai dengan kebutuhan infrastruktur negara. Rumah-rumah, kebun, bahkan situs cagar budaya seperti rumah peninggalan Jepang tidak luput dari pembongkaran. Identitas desa sebagai ruang hidup digantikan oleh logika utilitas dan efisiensi.

Meskipun mengalami tekanan struktural, warga Padukuhan Tegalrejo masih menunjukkan keberadaan modal sosial yang kuat. Keputusan untuk tetap mempertahankan KTP lama, misalnya, menunjukkan keengganan warga untuk memutuskan ikatan sosial mereka. Praktik guyub rukun masih dijaga, terutama dalam kegiatan budaya seperti kenduri dan Jumat-an. Namun, tanpa dukungan kelembagaan, modal sosial ini berisiko tergerus oleh tekanan individualisme yang dibawa proyek pembangunan. Data lapangan menunjukkan minimnya peran aktif warga dalam proses perencanaan. Sosialisasi bersifat informatif, bukan konsultatif. Tidak ada forum deliberatif di mana warga bisa menyampaikan keberatan atau aspirasi secara bermakna. Ini mencerminkan kegagalan pendekatan partisipatif yang sering dijanjikan dalam retorika pembangunan.

Respons warga terhadap pembangunan jalan tol sangat kompleks dan tidak dapat dipilah secara hitam putih. Adaptasi, resistensi, dan kooptasi bukanlah kategori yang saling meniadakan, melainkan saling tumpang tindih. Seorang warga bisa beradaptasi secara ekonomi, tetapi tetap menyimpan resistensi secara emosional. Di sisi lain, kooptasi bisa berlangsung bersamaan dengan resistensi pasif.

KESIMPULAN

Penelitian ini mengkaji respon warga Padukuhan Tegalrejo terhadap pembangunan jalan tol yang melintasi wilayah mereka, dengan fokus pada tiga pola utama: resistensi, adaptasi, dan kooptasi. Berdasarkan data lapangan yang diperoleh melalui wawancara mendalam, dapat disimpulkan bahwa respon warga sangat kompleks, dinamis, dan bersifat spektrum.

Kesatu, adaptasi menjadi strategi paling umum yang diambil warga. Adaptasi terlihat dari kemampuan warga menyesuaikan aktivitas sosial-ekonomi dengan kondisi baru setelah sebagian tuntutan dipenuhi. Adaptasi ini tampak dalam relokasi tempat tinggal, pengelolaan dana ganti rugi untuk usaha atau rumah baru, dan penyesuaian terhadap perubahan lingkungan fisik maupun sosial. Namun, adaptasi ini tidak selalu dibarengi dengan peningkatan kesejahteraan, mengingat tidak adanya pendampingan dan rencana jangka panjang dari pihak berwenang.

Kedua, resistensi muncul dalam bentuk-bentuk simbolik, kasuistik, dan tidak terorganisasi. Resistensi muncul saat proyek dianggap merugikan atau mengabaikan kebutuhan dasar mobilitas dan keamanan warga. Warga yang merasa dirugikan baik karena ketidakadilan

dalam ganti rugi maupun dampak lingkungan menyuarakan protes terbatas. Namun, resistensi ini cenderung dilemahkan oleh struktur kuasa yang timpang serta kooptasi oleh elite lokal.

Ketiga, kooptasi berlangsung secara halus melalui peran mediasi pemerintah desa dan proses birokratisasi. Kooptasi terjadi melalui keterlibatan aktif tokoh masyarakat dan warga dalam proses perencanaan dan pengambilan keputusan teknis. Sosialisasi bersifat satu arah dan solusi konflik diformulasikan dalam kerangka kesepakatan bersama yang mengabaikan perbedaan aspirasi warga. Hal ini mengindikasikan beroperasinya logika teknokrasi dan depolitisasi sebagaimana dijelaskan oleh Ferguson (Whitty, 2024, p. 88) (1994).

Secara umum, pembangunan jalan tol telah menciptakan gejolak sosial dan rekonstruksi ruang yang signifikan. Identitas ruang desa sebagai wilayah hidup dan sosial direduksi menjadi koridor ekonomi. Pembangunan infrastruktur besar seperti jalan tol tidak hanya berdampak fisik, tetapi juga memunculkan dinamika sosial-politik di tingkat lokal, di mana warga bernegosiasi untuk meminimalkan kerugian sekaligus memaksimalkan manfaat. Dalam proses ini, warga tidak hanya mengalami perubahan fisik, tetapi juga tekanan psikologis, disintegrasi keluarga, dan fragmentasi sosial. Namun demikian, keberadaan modal sosial seperti nilai gotong royong dan keinginan mempertahankan ikatan sosial menjadi sumber kekuatan bagi ketahanan komunitas

DAFTAR PUSTAKA

Ballard, R., & Barnett, C. (2022). Everyday resistance: Theorising how the ‘weak’ change the world. In **The Routledge Handbook of Social Change** (pp. 303–314). Routledge.

Davis, K. (1960). *Human Society*. New York: Macmillan.

Escobar, A. (1995). *Encountering Development: The Making and Unmaking of the Third World*. Princeton University Press.

Ferguson, J. (1994). *The Anti-Politics Machine: Development, Depoliticization, and Bureaucratic Power in Lesotho*. University of Minnesota Press.

Geng, Y., et al. (2025). Coupling coordination between agricultural industrialization and rural infrastructure for SDG-9 implementation. **Palgrave Communications**.

Giddens, A. (1990). *The Consequences of Modernity*. Cambridge: Polity Press.

Gillin, J. L., & Gillin, J. P. (1954). *Cultural Sociology*. New York: Macmillan.

- Hakim, A. (2017). *Dampak Sosial Pembangunan Infrastruktur terhadap Masyarakat*. Jakarta: Pustaka Nusantara
- Harvey, D. (2006). *Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development*. Verso.
- Huntington, S. P. (1996). *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*. New York: Simon & Schuster.
- Kalema, N. L. (2024). The 'Digital Transformation for Development' Anti-Politics Machine: infrastructural ideologies in global development and humanitarian contexts. **Politik & Development Journal**.
- Larkin, B. (2013). The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42, 327–343.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Oxford: Blackwell.
- Lestari, D. (2021). *Kesadaran Ekologis di Era Infrastruktur Modern*. Bandung: Gadjah Mada Press.
- Li, T. M. (2007). *The Will to Improve: Governmentality, Development, and the Practice of Politics*. Duke University Press.
- Nurul, N., et al. (2025). Inter-District Road Infrastructure and Spatial Inequality in Rural Indonesia. [Nama Jurnal].
- Ortner, S. B. (2006). *Anthropology and Social Theory: Culture, Power, and the Acting Subject*. Duke University Press.
- Pratama, P. A. (2025). Transformasi Desa Menuju Modernisasi Digital: Pendekatan Henri Lefebvre tentang Produksi Ruang. **International Journal of Arts and Social Science**, 8(2), 91–105.
- Sambodo, M. T. (2023). Towards a new approach to community-based rural development in Indonesia: governance and social innovation frameworks. **Cogent Social Sciences**.
- Savirani, A. (2016). Mobilisasi dan Perlawanan Masyarakat Desa dalam Pembangunan Infrastruktur. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 20(1), 1–15.

Scott, J. C. (1998). *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. Yale University Press.