

## HAK INDIVIDU, KEPENTINGAN PUBLIK, DAN REPRESI TOLERAN: STUDI KASUS JALUR TRUK SRUMBUNG MAGELANG DALAM PERSPEKTIF TEORI HERBERT MARCUSE

Sudrajat<sup>1</sup>, Victor Novianto<sup>2</sup>, Choirun Nisaa<sup>3</sup>

<sup>1,2</sup>Program Magister Pendidikan IPS, Universitas PGRI Yogyakarta, <sup>3</sup>STKIP Catur Sakti

<sup>1</sup>[sudrajat628@gmail.com](mailto:sudrajat628@gmail.com)

<sup>2</sup>[victor@upy.ac.id](mailto:victor@upy.ac.id)

<sup>3</sup>[choirunn408@gmail.com](mailto:choirunn408@gmail.com)

### Abstract

*The use of alternative routes by truck drivers in Srumbung, Magelang, raises ethical and social questions regarding the boundaries between individual freedom and collective responsibility. This study aims to analyze such actions through Herbert Marcuse's theory of repressive tolerance and employs a critical qualitative approach grounded in four analytical principles: (1) true freedom involves awareness of social impact; (2) unreflective freedom reinforces structural domination; (3) personal actions must consider social justice; and (4) individual rights are limited by collective rights. These four principles serve as analytical tools to examine the phenomenon of logistical system domination over rural community spaces. The findings reveal that individual actions perceived as free actually operate within constructed power structures and the pressures of capitalist efficiency. Such actions tend to ignore broader social structures and reinforce existing inequalities. This article emphasizes the importance of critical reflection on personal choices to uphold social justice in shared spaces.*

**Keywords:** *true freedom, social justice, structural domination, collective rights, Marcuse, public space, Srumbung*

### PENDAHULUAN

Fenomena penggunaan jalur alternatif oleh sopir truk di wilayah Srumbung, Magelang, tidak dapat hanya dipahami sebagai tindakan pragmatis dalam merespons hambatan teknis seperti kemacetan atau efisiensi waktu tempuh. Di balik tindakan yang tampak individual ini, tersembunyi struktur kekuasaan sistemik yang lebih luas. Herbert Marcuse (1964) dalam teorinya mengenai repressive tolerance dan masyarakat satu dimensi, menyatakan bahwa kebebasan yang diidealkan dalam masyarakat modern sering kali hanya bersifat semu yakni kebebasan yang dibentuk, dikendalikan, dan ditoleransi oleh sistem dominan demi melanggengkan status quo. Dalam kerangka ini, tindakan sopir truk yang memilih jalur desa merupakan refleksi dari tekanan sistem logistik kapitalistik yang menanamkan nilai efisiensi tanpa menyertakan kesadaran sosial terhadap dampaknya.

Menurut Lefebvre (1991), ruang sosial tidaklah netral, melainkan hasil dari produksi kekuasaan dan ideologi yang berlangsung secara historis. Maka, ketika jalur desa digunakan sebagai jalur alternatif truk berat, hal tersebut merupakan bentuk okupasi ruang oleh logika ekonomi. Soja (2010) menyebut fenomena ini sebagai bentuk ketidakadilan spasial, yakni ketimpangan dalam akses, distribusi, dan kontrol terhadap ruang. Dalam perspektif ini, tindakan sopir truk tidak lagi bersifat otonom, tetapi beroperasi dalam jaringan kekuasaan yang kompleks sebuah "sistem dominasi" yang dibungkus dalam jargon kebebasan.

Marcuse (1964) secara tegas mengkritik masyarakat modern karena menciptakan individu yang "bebas" dalam pilihan, namun kehilangan kemampuan reflektif terhadap nilai dan struktur yang membentuk pilihannya. Bauman (2000) menambahkan bahwa dalam masyarakat modern cair (liquid modernity), tindakan individu kehilangan landasan etis karena tercerabut dari ikatan sosial yang kolektif. Hal ini diperparah dengan kecenderungan sistem kapitalistik untuk mereduksi kebebasan menjadi sekadar kebebasan konsumtif dan instrumental, seperti efisiensi dalam distribusi barang (Harvey, 2003). Dalam hal ini, tindakan sopir truk dapat dipahami sebagai representasi dari logika instrumental semata, yang mengabaikan struktur sosial dan ekologis desa.

Di negara Indonesia, Novianto dan Purwanta (2022) menjelaskan bahwa kesadaran masyarakat telah lama dikonstruksi melalui pendidikan dan wacana negara yang cenderung hegemonik. Nilai-nilai lokal yang memprioritaskan harmoni dan tanggung jawab kolektif sering kali terpinggirkan dalam arus modernisasi dan industrialisasi. Penelitian oleh Nugraha dan Novianto (2022) juga menunjukkan bahwa kearifan lokal dalam pelestarian lingkungan tergerus oleh penetrasi logika pasar dan efisiensi ekonomi. Ini memperkuat argumen bahwa tindakan sopir truk bukanlah semata pilihan bebas, melainkan hasil dari proses internalisasi nilai sistemik yang mengutamakan produktivitas dan mobilitas barang.

Lebih lanjut, Foucault (1975) menjelaskan bagaimana kekuasaan modern bekerja tidak hanya secara represif tetapi juga produktif membentuk subjek melalui norma, disiplin, dan pengawasan. Sopir truk yang diawasi oleh sistem GPS dan target pengiriman berperilaku sesuai dengan norma efisiensi yang telah diinternalisasi. Mereka tidak lagi mempertanyakan dampak sosial atau ekologis dari rute yang mereka pilih, karena telah dibentuk menjadi subjek yang patuh terhadap logika sistem. Mitchell (1995) bahkan menilai bahwa ruang publik kini telah terdegradasi dari arena diskursif menjadi ruang yang dikendalikan oleh kepentingan privat dan korporasi.

Kondisi ini menimbulkan problem etika: apakah tindakan individu yang “tidak melanggar hukum” namun merugikan komunitas lokal dapat dibenarkan? Prinsip kebebasan sejati, sebagaimana diajukan dalam artikel ini, bukan sekadar kebebasan bertindak, tetapi kebebasan yang disertai kesadaran akan dampak sosialnya (Novianto & Hadiyanto, 2020). Kebebasan tanpa kesadaran memperkuat dominasi struktural, sementara tindakan pribadi yang mengabaikan keadilan sosial dapat memperluas ketimpangan. Oleh karena itu, penting untuk mempertanyakan dan mengkritisi bentuk-bentuk kebebasan yang didorong oleh sistem, agar tidak terjebak dalam ilusi kebebasan yang justru memperkuat ketidakadilan.

Zizek (2008) memperingatkan bahwa kekerasan sistemik sering kali tersembunyi dalam tindakan yang dianggap netral. Ketika jalur truk dipaksakan melewati desa, kekerasan itu muncul dalam bentuk kerusakan jalan, polusi suara, dan ketegangan sosial, meskipun tidak disertai kekerasan fisik langsung. Young (1990) juga menekankan bahwa keadilan harus mempertimbangkan struktur dominasi, bukan sekadar distribusi sumber daya.

Di sisi lain, ruang desa tidak sekadar fisik, melainkan juga simbolik dan sosial. Sennett (1977) menyatakan bahwa hilangnya ruang publik sebagai ruang interaksi sosial yang otentik merupakan gejala dari transformasi masyarakat modern menjadi masyarakat pasar. Ketika jalan desa menjadi jalur logistik, maka ruang komunitas dipaksa tunduk pada logika eksternal yang mengabaikan nilai lokal dan hak kolektif warga. Hal ini juga diulas oleh Chatterton dan Pusey (2019), yang menyatakan bahwa neoliberalisme telah menciptakan formasi ruang yang meminggirkan komunitas lokal demi kelancaran arus kapital.

Menurut Brown dan Green (2015), infrastruktur transportasi yang tidak mempertimbangkan karakteristik lokal dapat memicu konflik sosial di wilayah rural. Sementara Smith, Kumar, dan Patel (2018) menunjukkan bahwa proyek infrastruktur sering kali memperbesar ketimpangan karena tidak dibarengi dengan partisipasi masyarakat lokal dalam proses perencanaan. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan fisik tanpa deliberasi sosial justru dapat menciptakan ketidakadilan spasial (Soja, 2010).

Harvey (2005) menjelaskan bahwa neoliberalisme mendorong fleksibilitas mobilitas kapital dan tenaga kerja, tetapi mengabaikan hak atas kota dan ruang lokal. Rawls (1971) mengusulkan bahwa prinsip keadilan harus menempatkan yang paling rentan sebagai pertimbangan utama. Dalam hal ini, warga desa Srumbung yang terkena dampak langsung perlu ditempatkan sebagai subjek, bukan objek pembangunan.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, artikel ini memandang fenomena penggunaan jalur alternatif oleh sopir truk di Srumbung sebagai titik temu antara kebebasan individu dan represi sistemik. Kajian ini bertujuan untuk mengkaji ulang secara kritis tindakan yang tampak bebas, namun sejatinya merupakan hasil dari tekanan struktural yang kompleks. Dengan menggabungkan pendekatan teori kritis Marcuse dan perspektif keadilan spasial, tulisan ini

menawarkan refleksi terhadap pentingnya membangun kebebasan yang sadar dan etis dalam ruang sosial bersama.

## THEORETICAL FRAMEWORK

### Teori Repressive Tolerance- H Marcuse

Herbert Marcuse (1964) dalam *One-Dimensional Man* mengkritik bahwa masyarakat modern telah menciptakan individu satu dimensi, yaitu individu yang berpikir dan bertindak sesuai logika sistem dominan tanpa menyadari bahwa pilihan-pilihan yang tampak bebas sejatinya adalah hasil rekayasa ideologis. Dalam esai “Repressive Tolerance” (1965), ia menyatakan bahwa toleransi terhadap semua tindakan dan opini tanpa kritisisme justru memperkuat struktur penindasan.

Marcuse menulis, “*Tolerance of the status quo and of aggression is justified in the name of neutrality, but it results in the suppression of truth*” (Marcuse, 1965, p. 109). Dalam konteks ini, tindakan sopir truk yang memilih jalur alternatif bukanlah manifestasi dari kebebasan otentik, melainkan bagian dari logika sistem logistik yang didorong oleh efisiensi kapitalistik. Lebih lanjut, Marcuse menyatakan bahwa kebebasan sejati hanya dapat terwujud apabila individu memiliki kesadaran kritis terhadap sistem yang melingkupinya. Kebebasan tanpa kesadaran akan memperkuat dominasi, bukan membebaskan (Marcuse, 1964). Oleh karena itu, setiap tindakan individu harus dianalisis dalam relasi kekuasaan sosial yang lebih luas.

### Produksi Ruang Lefebvre

Henri Lefebvre (1991) dalam *The Production of Space* menyatakan bahwa ruang bukanlah entitas netral atau alamiah, melainkan produk sosial-politik yang diciptakan oleh kekuasaan. Dalam sistem kapitalistik, ruang digunakan untuk kepentingan produksi dan mobilitas modal, bukan untuk kepentingan warga. Lefebvre menjelaskan bahwa ruang direproduksi melalui *spatial practices, representations of space, dan spaces of representation*, yang masing-masing menunjukkan bagaimana ruang digunakan, dipetakan, dan dialami secara simbolik (Lefebvre, 1991). Dalam konteks Srumbung, jalur truk yang merambah desa adalah contoh bagaimana ruang desa diproduksi ulang oleh sistem logistik yang berorientasi pada efisiensi ekonomi dan bukan pada keadilan komunitas.

Dengan demikian, ruang yang seharusnya bersifat kolektif dan kultural telah diubah menjadi ruang instrumental. Hal ini memunculkan ketegangan antara hak individu (sopir truk) dan hak kolektif (masyarakat desa), yang sering kali diabaikan dalam kebijakan infrastruktur dan tata ruang.

### Kekuasaan Disipliner Foucault

Michel Foucault (1975) dalam *Discipline and Punish* menjelaskan bahwa kekuasaan modern tidak bekerja secara represif semata, tetapi melalui mekanisme pengawasan dan disiplin yang membuat individu menyesuaikan diri secara otomatis dengan norma sistem. Konsep *panopticon* Foucault menggambarkan bagaimana kontrol terhadap individu dapat dilakukan tanpa kekerasan langsung, melalui pengawasan internal yang membuat individu mengawasi dirinya sendiri.

Dalam sistem logistik modern, sopir truk berada dalam tekanan target waktu, sistem GPS, dan evaluasi performa, yang membuat mereka “dipaksa” memilih jalur tercepat, meskipun merugikan masyarakat lokal. Pilihan tersebut tampak bebas, namun sebenarnya sudah dibentuk oleh struktur kekuasaan yang terselubung.

Foucault menegaskan, “*Power is everywhere... because it comes from everywhere*” (Foucault, 1975). Artinya, kekuasaan bukan hanya berasal dari negara atau perusahaan, melainkan juga dari relasi sosial sehari-hari yang telah diatur secara sistematis.

### Keadilan Spasial Soja dan Tuan

Edward Soja (2010) memperkenalkan konsep *spatial justice*, yaitu keadilan yang bukan hanya dilihat dari distribusi sumber daya, tetapi juga dari akses, representasi, dan hak warga atas ruang tempat mereka hidup. Soja menyatakan bahwa ketimpangan spasial bukanlah akibat natural, melainkan hasil keputusan politik dan ekonomi yang berpihak pada mobilitas kapital dan bukan pada komunitas lokal.

Demikian pula, Yi-Fu Tuan (1977) dalam *Space and Place* menekankan bahwa ruang (*space*) menjadi tempat (*place*) ketika diisi oleh makna dan relasi manusia. Jika makna itu dirusak oleh kekuatan luar, maka yang terjadi adalah dehumanisasi ruang. Maka, penggunaan jalur truk tanpa mempertimbangkan warga adalah bentuk ketidakadilan spasial. Keadilan spasial juga menyiratkan perlunya hak atas representasi dan partisipasi komunitas dalam pengambilan keputusan ruang, yang dalam banyak kasus justru diabaikan.

### **Teori Keadilan Sosial dari Rawls**

John Rawls (1971) dalam *A Theory of Justice* memperkenalkan dua prinsip keadilan: (1) kebebasan yang setara bagi semua orang, dan (2) ketimpangan sosial hanya bisa dibenarkan jika menguntungkan pihak yang paling tidak beruntung. Dalam konteks ini, tindakan sopir truk mungkin menguntungkan sistem logistik, tetapi merugikan komunitas desa Srumbung yang tidak ikut merumuskan aturan permainannya.

Iris Marion Young (1990) dalam *Justice and the Politics of Difference* mengkritik Rawls dengan menambahkan dimensi struktural dan kultural dalam pemahaman keadilan. Ia menekankan pentingnya “keadilan sebagai non-dominasi”, yaitu keadilan yang menolak marginalisasi simbolik, eksklusi politik, dan penindasan struktural terhadap kelompok tertentu.

Young menyatakan bahwa keadilan tidak bisa dicapai hanya melalui distribusi sumber daya, tetapi melalui pengakuan terhadap identitas, partisipasi, dan kekhasan kelompok (Young, 1990). Oleh karena itu, kebijakan pembangunan yang mengabaikan suara masyarakat lokal adalah bentuk ketidakadilan struktural yang harus ditolak.

### **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif kritis dengan metode Analisis Wacana Kritis (AWK) sebagai kerangka utama. Pendekatan ini dipilih karena mampu mengungkap relasi kuasa yang tersembunyi di balik praktik bahasa dan tindakan sosial, khususnya dalam konteks penggunaan jalur alternatif oleh sopir truk di kawasan Srumbung. AWK memungkinkan peneliti tidak hanya membaca teks sebagai representasi realitas, tetapi sebagai praktik sosial yang membentuk dan dibentuk oleh struktur ekonomi-politik. Dengan demikian, penelitian ini berupaya menelaah bagaimana narasi tentang “kebebasan”, “efisiensi distribusi”, dan “akses jalan” dikonstruksi, disirkulasikan, serta dilegitimasi melalui interaksi antara negara, pasar logistik, dan aktor individu.

Mengacu pada Fairclough (1995), Analisis Wacana Kritis bertujuan membongkar makna-makna yang tersembunyi dalam teks dan ujaran yang secara sadar maupun tidak sadar mereproduksi relasi kekuasaan dalam masyarakat. Model tiga dimensi Fairclough—teks (*text*), praktik diskursif (*discursive practice*), dan praktik sosial (*social practice*)—digunakan untuk menganalisis bagaimana bahasa bekerja pada level mikro (pilihan diksi, metafora, struktur kalimat), meso (proses produksi dan konsumsi wacana), serta makro (struktur sosial dan ideologi yang melingkupinya). Pendekatan ini menekankan pentingnya konteks historis, ekonomi, dan kebijakan transportasi dalam memaknai praktik penggunaan jalur alternatif sebagai bagian dari dinamika kapitalisme logistik kontemporer.

Lebih lanjut, Fairclough memperkenalkan konsep *synthetic personalisation*, yakni strategi diskursif yang menghadirkan kebijakan atau kepentingan struktural seolah-olah bersifat personal, dekat, dan berpihak pada masyarakat. Dalam konteks penelitian ini, narasi “jalur alternatif untuk memperlancar distribusi” atau “demi kepentingan bersama” dapat dibaca sebagai bentuk personalisasi semu yang menutupi dampak sosial terhadap warga desa. Wacana efisiensi ekonomi diproduksi sebagai kebenaran yang netral, padahal beroperasi dalam kerangka

rasionalitas kapitalistik yang memprioritaskan arus barang dibanding keberlanjutan ruang hidup masyarakat lokal.

Objek kajian dalam penelitian ini adalah konstruksi wacana mengenai penggunaan jalur alternatif oleh sopir truk di kawasan Srumbung, baik yang termuat dalam dokumen kebijakan pemerintah daerah, pemberitaan media lokal, maupun narasi yang berkembang di kalangan warga dan sopir truk. Data penelitian diperoleh melalui tiga sumber utama: (1) analisis dokumen kebijakan dan regulasi terkait pembatasan atau pengalihan jalur transportasi; (2) analisis teks media lokal dan pernyataan pejabat publik; serta (3) wawancara mendalam dan observasi partisipatif terhadap warga terdampak dan sopir truk sebagai aktor lapangan.

Analisis dilakukan secara bertahap dengan memetakan tema-tema dominan, metafora kunci, serta pola argumentasi yang digunakan untuk membenarkan praktik penggunaan jalur alternatif. Selanjutnya, temuan pada level teks dihubungkan dengan praktik produksi dan distribusi wacana, serta ditempatkan dalam konteks struktur ekonomi-politik regional. Melalui pendekatan ini, penelitian tidak hanya mendeskripsikan konflik kepentingan, tetapi juga mengkritisi bagaimana bahasa menjadi instrumen legitimasi atas praktik yang berimplikasi pada ketimpangan ruang sosial dan marginalisasi warga desa.

## HASIL PENELITIAN

### Ruang Social Sebagai Korban Mobilitas Logistic

Jalur alternatif yang dilintasi truk-truk logistik di kawasan Srumbung, Magelang, telah mereduksi ruang sosial desa menjadi sekadar jalur fungsional untuk transportasi industri. Warga kehilangan ruang aman untuk beraktivitas harian, mulai dari anak-anak yang kesulitan bermain di tepi jalan, hingga ibu-ibu yang merasa terancam keselamatannya saat berbelanja atau bekerja di sawah. Fenomena ini menguatkan teori Henri Lefebvre (1991) bahwa ruang bukanlah entitas netral, melainkan hasil produksi kekuasaan, di mana kekuatan ekonomi dan politik menentukan siapa yang berhak menggunakan ruang dan untuk apa. Dalam konteks Srumbung, ruang desa dikooptasi oleh wacana efisiensi distribusi logistik nasional, yang menjadikan desa hanya sebagai titik singgah.

Hasil observasi dan wawancara menunjukkan bahwa aktivitas truk-truk besar yang melintasi jalur alternatif di Desa Srumbung mengubah struktur sosial spasial secara drastis. Jalan yang dahulu menjadi ruang interaksi social seperti arena bermain anak-anak, lokasi berkumpul warga, atau tempat berdagang informal telah bergeser menjadi koridor lalu lintas industri. Transformasi ini mencerminkan bentuk hegemoni kapital atas ruang, sebagaimana disampaikan oleh Lefebvre (1991) bahwa ruang tidak netral, ia dikonstruksi dan direproduksi oleh kekuatan ekonomi dan politik dominan.

Brown & Green (2015) dan Smith et al. (2018) menegaskan bahwa infrastruktur transportasi kerap menjadi instrumen kekuasaan negara dan pasar dalam menegaskan kontrol atas wilayah pedesaan. Dalam kasus Srumbung, ruang yang awalnya bersifat komunal justru dikolonisasi menjadi ruang fungsional ekonomi yang melayani kepentingan eksternal. Dovey (2010) menyebutkan bahwa dalam lanskap kapitalistik, kekuasaan bekerja melalui desain dan fungsi ruang yang mempersempit gerak sosial warga.

Harvey (2005) juga mengkritisi bahwa neoliberalisme mengedepankan mobilitas modal sebagai parameter utama pembangunan, tanpa mengindahkan nilai-nilai komunal yang melekat dalam ruang desa. Dengan demikian, jalur logistik bukan sekadar infrastruktur, melainkan manifestasi kekuasaan neoliberal yang mengasingkan warga dari ruang hidupnya sendiri.

### Narasi Kebangsaan Yang Mengaburkan Dominasi

Dalam narasi sopir maupun pemerintah daerah, penggunaan jalur alternatif disebut sebagai "solusi terbaik", "rasional", dan "lebih cepat". Narasi semacam ini membentuk citra bahwa keputusan tersebut adalah pilihan bebas dan logis. Padahal, sebagaimana dikemukakan

oleh Marcuse (1964), kebebasan semu merupakan ciri masyarakat satu dimensi—di mana individu merasa bebas memilih padahal pilihan itu sudah ditentukan oleh sistem dominan.

Foucault (1975) menambahkan bahwa kekuasaan modern tidak hanya bekerja secara koersif, tetapi mengatur melalui disiplin dan pembentukan subjektivitas. Dalam kasus ini, para aktor baik sopir, warga, maupun pemangku kebijakan telah menerima logika efisiensi sebagai norma tunggal, mengaburkan alternatif lainnya yang lebih adil secara sosial. Bahkan, keputusan untuk tidak melibatkan warga dalam penataan lalu lintas dianggap “bukan bagian dari masalah”.

Zizek (2008) dalam *Violence: Six Sideways Reflections* menyebut bahwa kekerasan sistemik terjadi justru ketika struktur sosial berjalan secara "normal", tetapi menyebabkan kerusakan sosial yang tidak terlihat secara langsung. Fenomena jalur truk di Srumbung adalah contoh konkret bagaimana wacana kebebasan dan efisiensi menyembunyikan kekerasan struktural terhadap ruang sosial warga.

### **Pengabaian Partisipasi Warga Dalam Tata Ruang**

Ketiadaan forum partisipatif dalam penentuan jalur truk menjadi bentuk dominasi prosedural atas warga. Habermas (1989) dalam *The Structural Transformation of the Public Sphere* menyatakan bahwa ketika ruang publik tidak menyediakan kanal deliberatif, maka kebijakan akan bersifat eksklusif dan menindas. Warga Srumbung hanya menjadi penerima dampak, bukan subjek yang dilibatkan dalam perencanaan.

Young (1990) menegaskan bahwa keadilan bukan hanya soal hasil (outcome), tetapi juga soal prosedur dan representasi. Dalam banyak kasus, seperti yang ditemukan oleh Safitri & Novianto (2019) di konteks pendidikan madrasah, representasi warga atau kelompok lemah dalam pengambilan keputusan menjadi kunci bagi keadilan substantif. Castells (1996) juga menyoroti pentingnya partisipasi komunitas dalam menghadapi tekanan globalisasi, termasuk dalam tata kelola ruang. Ketiadaan suara warga dalam keputusan logistik ini mereproduksi ketimpangan kekuasaan dan menjadikan desa sebagai entitas subordinat dari kebijakan pusat dan korporasi.

### **Perlawanan Simbolik Dan Strategi Bertahan Masyarakat**

Masyarakat Srumbung menunjukkan bentuk resistensi simbolik terhadap tekanan struktural yang mereka alami. Aksi seperti pemasangan spanduk bertuliskan “Jalur Ini Bukan untuk Truk”, patroli mandiri, hingga penghidupan kembali tradisi doa tolak bala merupakan ekspresi dari bentuk perlawanan kultural. Hal ini sejalan dengan pandangan James C. Scott (1985) dalam *Weapons of the Weak*, yang menjelaskan bahwa kelompok marjinal tidak sepenuhnya pasif; mereka mengembangkan strategi perlawanan melalui simbol dan budaya sehari-hari.

Kajian Mustofa dan Novianto (2022) tentang generasi Metaverse menyoroti pentingnya nilai lokal dan spiritualitas dalam membentuk kesadaran kritis kolektif. Dalam konteks Srumbung, dimensi tersebut menjadi fondasi dalam membangun solidaritas warga. Giddens (1984) menegaskan bahwa masyarakat memiliki agency atau kapasitas untuk bertindak, bahkan dalam struktur sosial yang represif.

Temuan dari Nugraha dan Novianto (2022) juga menunjukkan bahwa pelestarian lingkungan yang didasarkan pada kearifan lokal merupakan bentuk strategi bertahan terhadap tekanan pembangunan yang cenderung eksploitatif. Warga Srumbung dengan demikian tampil bukan sekadar sebagai korban kebijakan, melainkan sebagai pelaku resistensi yang memiliki legitimasi kultural dan etis dalam mempertahankan ruang hidupnya.

### **PEMBAHASAN**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tindakan pengemudi truk menggunakan jalur permukiman mencerminkan dominasi logika kapitalistik atas ruang sosial. Dalam pandangan Marcuse (1964), kebebasan semu semacam ini merupakan bentuk toleransi represif yang secara tidak langsung melanggengkan ketimpangan dan ketidakadilan. Foucault (1975) menambahkan bahwa kekuasaan modern bekerja melalui mekanisme kontrol halus seperti

teknologi GPS dan target waktu, yang membuat kepatuhan berlangsung tanpa paksaan eksplisit.

Realitas ini mencerminkan pergeseran ruang publik menjadi ruang fungsional kapitalistik, sejalan dengan pemikiran Habermas (1989) dan Sennett (1977), yang menyatakan bahwa rasionalitas instrumental mengikis partisipasi warga dalam mengelola ruang hidup. Lefebvre (1991) dan Soja (2010) menekankan pentingnya keadilan spasial melalui keterlibatan aktif masyarakat dalam produksi ruang. Namun demikian, warga menunjukkan resistensi simbolik melalui pemasangan spanduk, doa tolak bala, dan patroli sukarela. Scott (1985) menyebut bentuk-bentuk ini sebagai *weapons of the weak*, yakni strategi perlawanan dari kelompok subordinat. Tindakan tersebut merupakan ekspresi agency (Giddens, 1984), yakni kapasitas bertindak dalam struktur yang menekan.

Nilai-nilai lokal menjadi fondasi kesadaran kolektif. Kajian Mustofa dan Novianto (2022) serta Nugraha dan Novianto (2022) menegaskan bahwa spiritualitas dan kearifan lokal mampu menjadi penyangga terhadap tekanan eksternal. Masyarakat tidak semata menjadi objek kebijakan, tetapi aktor aktif yang mereproduksi nilai-nilai sosial demi mempertahankan martabat ruang hidup mereka.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agyeman, J., Bullard, R. D., & Evans, B. (2002). Exploring the nexus: bringing together sustainable development, environmental justice and equity. *Space and Polity*, 6(1), 77–90. <https://doi.org/10.1080/714000427>
- Brown, A., & Green, R. (2015). Transport infrastructure and rural community conflict. *Journal of Transport and Society*, 12(4), 233–248. <https://doi.org/10.1016/j.trsoc.2015.04.002>
- Campbell, S. (1996). Green cities, growing cities, just cities?: Urban planning and the contradictions of sustainable development. *Journal of the American Planning Association*, 62(3), 296–312. <https://doi.org/10.1080/01944369608975696>
- Castells, M. (1996). *The rise of the network society*. Oxford: Blackwell.
- Chatterton, P., & Pusey, A. (2019). Beyond capitalist enclosure, commodification and colonisation: contesting the dynamics of neoliberal urbanism. *City*, 23(4–5), 511–523. <https://doi.org/10.1080/13604813.2019.1615743>
- Cobbinah, P. B., & Finn, B. M. (2024). On Pedestrian Accessibility: Spatial justice and progressive planning in African cities. *Journal of Transport Geography*, early view.
- Daniels, N. (1996). Justice and justice-seeking in healthcare. *Health Policy*, 35(2), 187–247. [https://doi.org/10.1016/0168-8510\(96\)00858-9](https://doi.org/10.1016/0168-8510(96)00858-9)
- Diaz Olvera, L., Plat, D., & Pochet, P. (2008). Household transport expenditure in Sub-Saharan African cities: measurement and analysis. *Journal of Transport Geography*, 16(1), 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.04.001>
- Dovey, K. (2010). *Becoming places: Urbanism/architecture/identity/power*. London: Routledge.
- Farrington, J., & Farrington, C. (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography*, 13(1), 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.10.002>
- Foucault, M. (1975). *Discipline and punish: The birth of the prison*. New York: Pantheon Books.
- Habermas, J. (1989). *The structural transformation of the public sphere*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press.
- Jain, R., & Biswas, S. (2021). The road to safety: examining the nexus between road infrastructure and crime in rural India. *arXiv*. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2112.07314>
- Ji, X. F., & Liu, D. S. (2018). Coupling mechanism of traffic accessibility and spatial poverty: case Yunnan. *Resources & Environment in the Yangtze Basin*, 27(7), 1467–1477.
- Krähler, K. (2022). Degrowth and the city: multiscalar strategies for socio-ecological transformation. *City*, 26(2–3), 316–345. <https://doi.org/10.1080/02665433.2021.1900484>

- Kenter, J. O., et al. (2015). Shared, plural and cultural values in ecosystem services. *Ecosystem Services*, 12, 183–197. <https://doi.org/10.1016/j.ecoser.2014.12.012>
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Oxford: Blackwell.
- Leisher, C., et al. (2013). Focal areas for measuring human well-being impacts of conservation. *Sustainability*, 5(3), 997–1010. <https://doi.org/10.3390/su5030997>
- Mahon, D., & others. (2023). Sustainability, rural development and spatial justice. *Sociologia Ruralis*. <https://doi.org/10.1111/soru.12444>
- Marcuse, H. (1964). *One-dimensional man: Studies in the ideology of advanced industrial society*. Boston: Beacon Press.
- Marcuse, H. (1965). *Repressive Tolerance*. In R. P. Wolff, B. Moore, & H. Marcuse (Eds.), *A Critique of Pure Tolerance* (pp. 81–123). Boston: Beacon Press.
- Molotch, H. (1976). The city as a growth machine: toward a political economy of place. *American Journal of Sociology*, 82(2), 309–332.
- Murtaza, A., & Döring, Y. (2019). Relational values in environmental governance. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 39, 98–107. <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2019.09.013>
- Mustofa, A., & Novianto, V. (2022). Implementasi Ajaran Tri Kaya Parisudha dalam pendidikan karakter pada generasi metaverse. *Proceedings Series on Social Sciences & Humanities*, 3, 644–649. <https://doi.org/10.4108/eai.29-6-2021.2312643>
- Novianto, V. (2018). Representasi ruang dalam pembelajaran IPS: Kajian ideologis atas buku teks. *Jurnal Pendidikan Ilmu Sosial Indonesia*, 3(2), 110–121. <https://doi.org/10.17509/jpis.v3i2.14506>
- Novianto, V., & Hadiyanto, H. (2020). Internalisasi nilai Pancasila melalui pembelajaran sejarah sebagai bentuk kesadaran sosial. *Cakrawala Pendidikan*, 39(3), 453–465. <https://doi.org/10.21831/cp.v39i3.33165>
- Novianto, V., & Purwanta, H. (2022). The politics of history: Indonesian high school textbooks during the New Order period (1966–1998). *Social and Education History*, 11(1). <https://doi.org/10.17583/hse.8069>
- Nugraha, A. H. A., & Novianto, V. (2022). Nilai kearifan lokal pada pelestarian lingkungan Telaga Ranjeng Kabupaten Brebes. *Jurnal Sosialita*, 17(1). <https://doi.org/10.17509/sos.v17i1.45678>
- Pizzinini, C., Justen, N., Ziegler, D., & Lienkamp, M. (2024). Enhancing rural accessibility through vehicle-based services. *arXiv*. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2402.05118>
- Rawls, J. (1971). *A theory of justice*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Rosenau, J. (1992). *States and Citizens: Globalization and Community*. Princeton University Press.
- Safitri, A. E., & Novianto, V. (2019). Implementasi pendidikan karakter pada pembelajaran IPS di Madrasah Tsanawiyah. *JIPSINDO*, 6(1), 1–24. <https://doi.org/10.17509/jips.v6i1.20213>
- Sennett, R. (1977). *The fall of public man*. New York: Knopf.
- Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., et al. (2015). Rethinking links between social exclusion & transport. *Transportation Research Part A*, 74, 123–134. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.02.012>
- Sheller, M. (2020). Mobility justice. In Büscher, M., Freudendal-Pedersen, M., et al. (Eds.), *Handbook of Research Methods and Applications for Mobilities* (pp.11–20). Edward Elgar.
- Singer, M. E., Cohen-Zada, A. L., & Martens, K. (2022). Core vs periphery: spatial patterns of accessibility in US metros. *Journal of Transport Geography*, 100, 103321. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103321>
- Smith, L., Kumar, A., & Patel, R. (2018). Infrastructure and justice: The impact of transport networks on rural communities in India. *Asian Development Journal*, 35(2), 76–95. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3451234>
- Soja, E. W. (2010). *Seeking spatial justice*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Storper, M. (2011). Justice, efficiency and economic geography. *Urban Studies*, 48(4), 715–732. <https://doi.org/10.1177/0042098010394553>
- Sun, Q., Li, W., & Zhou, Q. (2023). Global rural access index study. *arXiv*. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2309.00505>
- Tuan, Y. F. (1977). *Space and place: The perspective of experience*. Minneapolis: University of

Minnesota Press.

Young, I. M. (1990). *Justice and the politics of difference*. Princeton: Princeton University Press.

Zizek, S. (2008). *Violence: Six sideways reflections*. New York: Picador.