



Gerakan Masyarakat Terhadap Perbaikan Infrastruktur Jalan (Studi Kasus Jl. Lettu Karim Kadir Kelurahan Karang Jaya Kecamatan Gandus)

Mutiara Savira Harianja*, Ainur Ropik, Hatta Azzuhri

Universitas Islam Negeri Raden Fatah Palembang

DOI:

<https://doi.org/10.53697/iso.v6i2.3929>

*Correspondence: Mutiara Savira Harianja

Email: mutiarasavira170@gmail.com

Received: 12-12-2025

Accepted: 12-01-2026

Published: 12-02-2026



Copyright: © 2026 by the authors. Submitted for open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Abstrak: Kerusakan jalan yang berlarut di area urban memperburuk mobilitas dan menimbulkan protes publik, sebagaimana terjadi di Jalan Lettu Karim Kadir, Palembang. Penelitian ini bertujuan menganalisis dinamika gerakan masyarakat terhadap perbaikan infrastruktur jalan menggunakan teori Identitas-Oposisi-Totalitas (I-O-T) Touraine. Studi ini menerapkan metode kualitatif dengan desain studi kasus mendalam pada periode 2020–2025. Populasi penelitian mencakup lebih dari 150 peserta gerakan, dengan 12 informan kunci yang dipilih secara purposif dan snowball sampling. Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam, observasi partisipan, serta dokumentasi media sosial, kemudian dianalisis secara tematik menggunakan model Miles dan Huberman melalui bantuan perangkat lunak NVivo 14. Hasil penelitian menunjukkan bahwa gerakan berkembang dari keluhan individu di media sosial menjadi aksi kolektif terorganisir oleh Forum Masyarakat Gandus Bersatu dan Asosiasi Driver Online yang mempengaruhi kebijakan pemerintah daerah melalui tindakan demonstratif dan audiensi resmi. Kesimpulannya, partisipasi masyarakat terbukti efektif membentuk perubahan kebijakan infrastruktur berbasis partisipatif dan memperkuat solidaritas sosial.

Kata kunci: Gerakan Sosial, Infrastruktur Jalan, Partisipasi Masyarakat, Studi Kasus, Teori Touraine

Pendahuluan

Pasar infrastruktur jalan dan jalan raya global mencapai USD 702,1 miliar pada 2025 dan diproyeksikan tumbuh menjadi USD 886,97 miliar pada 2030 dengan CAGR 4,9%, didorong oleh urbanisasi cepat dan permintaan transportasi pintar. Namun, di negara berkembang, infrastruktur jalan yang buruk menyebabkan kerugian ekonomi signifikan, termasuk peningkatan biaya transportasi dan hambatan akses layanan dasar seperti kesehatan dan pendidikan. Grand theory seperti teori aksi kolektif dari Olson (1965, dikutip ulang dalam da Costa et al, 2023) menjelaskan bagaimana individu membentuk gerakan untuk mengatasi kegagalan pasar publik seperti infrastruktur rusak.

Teori gerakan sosial baru dari Touraine (2010, dikutip dalam studi terkini) berevolusi dari fokus konflik kelas ke dimensi identitas-oposisi-totalitas, relevan untuk aksi kolektif terhadap infrastruktur. Teori terbaru mengintegrasikan perilaku kolektif dengan faktor psikososial seperti identitas bersama selama krisis, seperti pandemi, yang mendorong protes infrastruktur. Sintesis kutipan mendukung bahwa gerakan sosial efektif mempercepat perubahan infrastruktur, meski evaluasi kutipan bertentangan menunjukkan

partisipasi masyarakat sering terhambat oleh kurangnya sumber daya formal (Dhaniarta et al, 2025 vs. Purnadi et al, 2024).

Kerusakan infrastruktur jalan berkontribusi pada 31.000 kematian lalu lintas di Indonesia pada 2021, setara 2% total kematian nasional, dengan hanya 32% jalan memenuhi standar 3-bintang untuk pengendara motor. Secara global, investasi transportasi melonjak dari 1,4% GDP pada 2020 menjadi 2,3% pada 2021, tapi ketidakmerataan menyebabkan kesenjangan akses di Asia-Pasifik. Dampaknya termasuk penurunan produktivitas ekonomi hingga 15 miliar USD dari protes terkait infrastruktur.

Di Indonesia, kerusakan jalan akibat banjir dan beban kendaraan berlebih menghambat mobilitas, dengan tingkat keparahan tinggi di wilayah urban seperti Palembang di mana pencapaian perbaikan jalan hanya 86-89% pada 2021-2022. Urgensi penyelesaian tinggi karena kerusakan menyebabkan kecelakaan, kemacetan, dan kerugian ekonomi bagi UMKM serta pekerja informal. Metodologi umum dalam studi termasuk kualitatif studi kasus dan wawancara, tapi kurangnya analisis kuantitatif longitudinal menjadi perdebatan.

Di Palembang, khususnya Kecamatan Gandus, Jalan Lettu Karim Kadir (dikenal "Jalan Patah") mengalami amblas parah sejak 2020, diperburuk banjir Sungai Musi, menghambat akses utama warga dan driver online. Karakteristik khusus meliputi kedekatan sungai dan lalu lintas tinggi, memicu protes demonstrasi pada Desember 2024-Maret 2025 oleh Forum Masyarakat Gandus Bersatu. Relevansi dengan sektor transportasi lokal terlihat dari penurunan ekonomi pedagang dan peningkatan polusi.

Penelitian sebelumnya fokus pada partisipasi musyawarah desa (Purnadi et al, 2024) atau dampak ekonomi perbaikan (Noviyanti & Putra, 2023), tapi minim analisis evolusi gerakan spontan dari keluhan media sosial ke demonstrasi terorganisir. Kesenjangan utama adalah kurangnya studi kasus vertikal di kota seperti Palembang, di mana gerakan melibatkan asosiasi informal vs. respons pemerintah sementara. Kebutuhan studi ini mengisi gap dengan pemetaan tahap gerakan menggunakan formula I-O-T Touraine.

Penelitian ini bertujuan menganalisis pola gerakan masyarakat terhadap perbaikan infrastruktur Jalan Lettu Karim Kadir menggunakan teori Touraine. Kontribusi teoritis memperkaya kajian gerakan sosial di konteks infrastruktur urban Indonesia. Manfaat praktis mencakup rekomendasi bagi pemerintah daerah untuk integrasi aspirasi masyarakat via forum formal, mengurangi protes dan meningkatkan efisiensi perbaikan jalan. Studi kasus ini dapat direplikasi di wilayah rawan banjir untuk pencegahan konflik sosial-ekonomi.

Metodologi

Penelitian ini menerapkan desain studi kasus kualitatif mendalam untuk menganalisis gerakan masyarakat terhadap perbaikan infrastruktur jalan di Jalan Lettu Karim Kadir, Kelurahan Karang Jaya, Kecamatan Gandus, Palembang. Pendekatan ini dipilih karena memungkinkan eksplorasi kontekstual fenomena sosial secara holistik, sebagaimana direkomendasikan untuk memahami dinamika gerakan kolektif dalam setting lokal. Studi kasus bersifat deskriptif-interpretatif, fokus pada proses evolusi gerakan dari

keluhan individual hingga aksi demonstrasi terorganisir, dengan batasan waktu pada periode 2020-2025. Paradigma interpretivis digunakan untuk menangkap makna subjektif aktor terlibat, menghindari generalisasi luas demi kedalaman pemahaman. Desain ini selaras dengan praktik terkini dalam studi gerakan sosial urban, di mana konteks spasial dan temporal menjadi krusial.

Metode pengumpulan data melibatkan triangulasi sumber primer dan sekunder untuk meningkatkan validitas. Wawancara mendalam semi-struktural dilakukan dengan purposive sampling terhadap 12 informan kunci, termasuk perwakilan Forum Masyarakat Gandus Bersatu, Asosiasi Driver Online, Lurah Karang Jaya, Sekretaris Kecamatan Gandus, dan Ketua RT 23, dipilih berdasarkan keterlibatan langsung dalam gerakan. Observasi partisipan non-intrusif selama demonstrasi Desember 2024 dan Maret 2025 mencatat interaksi, spanduk tuntutan, dan respons pemerintah, dilengkapi dokumentasi foto/video dari media sosial TikTok dan laporan resmi. Data sekunder diperoleh dari dokumen arsip kelurahan, berita lokal, dan rekaman aksi, memastikan kelengkapan naratif. Prosedur ini mengikuti etika penelitian kualitatif, dengan informed consent dan anonimitas informan.

Subjek penelitian terdiri dari aktor utama gerakan sosial dan pemangku kepentingan terkait, dengan kriteria inklusi berbasis relevansi fenomena. Populasi target mencakup 150+ peserta demonstrasi dari Forum Masyarakat Gandus Bersatu dan mitra, ditambah pejabat Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sumatera Selatan. Sampling purposif dan snowball menghasilkan sampel heterogen, mewakili warga terdampak ekonomi (driver online), sosial (ibu rumah tangga), dan administratif, dengan saturasi data dicapai setelah 12 wawancara. Kriteria eksklusi mencakup individu tanpa pengalaman langsung, memastikan fokus pada perspektif inti gerakan. Pendekatan ini umum dalam studi kasus gerakan protes spontan, di mana representativitas dicapai melalui kedalaman bukan kuantitas.

Alat analisis data mengadopsi model Miles dan Huberman (2021 edisi terbaru) yang iteratif: reduksi data melalui kodifikasi tematik (identitas, oposisi, totalitas per Touraine), penyajian dalam matriks dan narasi kronologis, serta verifikasi melalui member-checking dan triangulasi. Software NVivo 14 digunakan untuk mengelompokkan tema dari transkrip wawancara dan observasi, mengidentifikasi pola seperti evolusi dari keluhan media sosial ke demonstrasi. Analisis tematik induktif mendominasi, didukung content analysis pada dokumen tuntutan untuk mengukur intensitas oposisi. Proses ini berlangsung paralel dengan pengumpulan data, memungkinkan penyesuaian lapangan, dan menghasilkan interpretasi koheren terhadap dinamika gerakan.

Hasil dan Pembahasan

Kronologi Kerusakan Jalan

Kerusakan Jalan Lettu Karim Kadir, Kelurahan Karang Jaya, Kecamatan Gandus, Palembang, dimulai sejak 2020 dengan lubang ringan akibat lalu lintas harian dan curah hujan tinggi, yang kemudian memburuk menjadi patahan dan ambles signifikan pada 2023-2024. Lokasi panjang sekitar 20 meter berdekatan Sungai Musi rentan banjir musiman, menyebabkan genangan hingga 50-70 cm yang merendam jalan dan rumah warga,

ditambah beban kendaraan overload seperti truk agregat. Upaya pemerintah sementara berupa penimbunan batu, pasir, dan agregat hanya bertahan 1-2 bulan sebelum rusak lagi, dinilai masyarakat sebagai solusi tak menyentuh akar masalah drainase dan pondasi lemah; observasi lapangan Juli 2025 konfirmasi kondisi memprihatinkan dengan 80% permukaan rusak.



Gambar 1. Kerusakan Jalan

Temuan wawancara dengan Ketua RT 23 mengungkap keluhan awal via TikTok (@ceknov, viral 10K views 2023) gagal respons, sehingga warga hindari rute dan alami kecelakaan motor 5-7 kasus/bulan. Dampak langsung: pedagang kesulitan distribusi ke pasar, driver online rugi Rp50.000/hari akibat kemacetan 30-45 menit. Kronologi ini picu transformasi keluhan individu ke kolektif. Alain Touraine menyatakan bahwa unsur utama dari sebuah Gerakan Sosial adalah adanya sebuah aksi. Aksi sosial ini dipandang sebagai bentuk tindakan yang wajar dan rasional, yang mempunyai tujuan yang sama dan suatu perubahan yang diharapkan oleh masyarakat Ketiga dimensi yang dipaparkan oleh Alain Touraine membentuk suatu kerangka untuk memahami bagaimana Gerakan sosial muncul, berkembang serta memengaruhi struktur sosial yang ada.

Proses Pembentukan Identitas Gerakan (Dimensi I Touraine)

Dimensi identitas merujuk pada sebuah kelompok atau aktor Gerakan sosial yang mendefinisikan diri mereka sendiri sebagai kelompok yang memiliki kepentingan bersama. dalam artian pemahaman mengenai siapa mereka sebagai kelompok serta tujuan apa yang ingin mereka capai dalam perjuangannya.

Pembentukan identitas gerakan masyarakat bermula dari kesadaran bersama warga bahwa mereka adalah kelompok yang sama-sama terdampak langsung oleh kerusakan Jalan Lettu Karim Kadir dalam aktivitas sehari-hari, baik sebagai pengguna jalan, pedagang, maupun driver online. Keluhan yang awalnya bersifat individual dan tersebar melalui percakapan informal serta unggahan di media sosial kemudian berkembang menjadi kesadaran kolektif bahwa diperlukan wadah bersama untuk menyuarakan kepentingan yang sama terkait tuntutan perbaikan infrastruktur jalan. Dalam konteks ini, identitas gerakan terbentuk ketika warga tidak lagi memosisikan diri sebagai pengeluh

pasif, tetapi sebagai subjek yang memiliki hak atas akses infrastruktur yang layak dan bertekad mendorong perubahan.

Kesadaran kolektif tersebut mendorong pembentukan Forum Masyarakat Gandus Bersatu Sumsel sebagai organisasi yang menghimpun warga terdampak, yang kemudian mendapatkan dukungan dari Asosiasi Driver Online (ADO) sebagai kelompok pengguna jalan yang juga sangat dirugikan oleh kerusakan jalan. Forum ini berfungsi sebagai representasi identitas gerakan, menjadi kanal koordinasi, konsolidasi aspirasi, serta perumusan bentuk aksi kolektif yang akan dilakukan terhadap pemerintah daerah. Melalui forum tersebut, warga menyepakati bahwa perjuangan mereka bukan lagi sekadar keluhan sporadis, melainkan gerakan sosial yang terorganisir dengan tujuan memperjuangkan perbaikan jalan sebagai kebutuhan dasar publik.

Pemetaan peran aktor dalam forum ini turut memperjelas identitas gerakan, di mana warga aktif Kelurahan Karang Jaya, tokoh masyarakat, dan perwakilan driver online mengambil posisi sebagai motor penggerak, sementara pihak lain seperti RT, lurah, dan perangkat kecamatan menjadi kanal komunikasi formal ke pemerintah. Wawancara dengan warga dan pengurus forum menunjukkan bahwa identitas mereka terbangun sebagai “korban langsung” kerusakan infrastruktur sekaligus “pelaku perubahan” yang memiliki legitimasi moral untuk menuntut pemerintah. Identitas ini menjadi fondasi penting yang kemudian mengarahkan gerakan untuk menentukan pihak oposisi dan merumuskan tuntutan politik terhadap pemerintah

Oposisi Dimensi (Dimensi O Touraine)

Dimensi Oposisi merupakan penentuan siapa dan apa yang menjadi pihak lawan dalam suatu perjuangan kelompok. Oposisi dalam artian berupa individu maupun kelompok atau pihak-pihak yang dianggap menghambat dalam mencapai sebuah tujuan. Oposisi dalam hal ini tidak dimaknai sebagai bentuk penolakan secara langsung melainkan adanya keberadaan pihak-pihak yang memiliki kepentingan atau pola aktivitas yang berbeda sehingga secara tidak langsung hal ini mempengaruhi dan menghambat proses pencapaian sebuah tujuan.

Dimensi oposisi dalam gerakan ini teridentifikasi sebagai pemerintah daerah, khususnya instansi terkait kecamatan/kelurahan, yang dipandang sebagai pihak utama bertanggung jawab terhadap penanganan kerusakan infrastruktur jalan. Masyarakat mengonstruksi pemerintah sebagai hambatan utama karena respons mereka hanya berupa perbaikan sementara seperti penimbunan agregat yang tidak berkelanjutan, serta minimnya komunikasi terbuka terkait rencana perbaikan permanen meskipun keluhan telah disuarakan sejak 2023. Oposisi ini dipersepsi bukan sebagai penolakan total terhadap pemerintah, melainkan tuntutan agar pihak berwenang memenuhi kewajiban konstitusional dalam menyediakan infrastruktur publik yang aman dan memadai.

Wawancara dengan Pejabat Pelaksana Teknis Lapangan Dinas PU mengonfirmasi adanya kendala anggaran dan adanya kendala kondisi geografis dan berdekatan dengan aliran sungai yang membuat jalan menjadi abrasi pergerakan dan penurunan tanah, namun warga tetap memosisikan pemerintah sebagai hambatan karena kurangnya transparansi

dan keterlibatan masyarakat dalam perencanaan, yang membuat upaya sementara terlihat sebagai formalitas politik. Forum Masyarakat Gandus Bersatu dan ADO secara eksplisit menargetkan oposisi ini melalui aksi demonstrasi di depan Kantor Gubernur Sumsel, di mana spanduk tuntutan menyoroti “keterlambatan respons pemerintah” dan “hak warga atas jalan layak”. Oposisi ini diformalkan dalam pernyataan audiensi, menekankan bahwa pemerintah kurang memenuhi janji pasca-keluhan awal di media sosial dan laporan RT.

Konstruksi oposisi memperkuat kohezi gerakan dengan membingkai perjuangan sebagai konflik nilai antara hak masyarakat atas kesejahteraan dasar versus inefisiensi birokrasi, sehingga memotivasi eskalasi aksi kolektif. Temuan observasi menunjukkan demonstrasi pertama (16 Desember 2024, 200 peserta) dan kedua (Maret 2025) langsung ditujukan ke simbol kekuasaan pemerintah untuk memaksa dialog. Oposisi ini menjadi jembatan menuju dimensi totalitas, di mana tuntutan tidak berhenti pada perbaikan fisik semata, melainkan perubahan sistemik dalam pengelolaan infrastruktur.

Totalitas dan Dampak Aksi (Dimensi T Touraine)

Dimensi Totalitas menunjukkan bahwa suatu Gerakan sosial memiliki tujuan akhir yang lebih luas, yaitu terjadinya suatu perubahan yang menyeluruh dalam tatanan sosial hal ini juga dimaknai sebagai keuntungan atau hasil dari suatu gerakan yang berada dalam permasalahan. Dalam konteks Gerakan Masyarakat terhadap perbaikan jalan ini tidak hanya memunculkan keresahan atas kerusakan infrastruktur jalan namun juga terlihat bagaimana masyarakat mampu menjaga solidaritas dan konsistensi meskipun terdapat perbedaan kepentingan dan pola keterlibatan dalam masyarakat.

Dimensi totalitas dalam gerakan ini merujuk pada visi perubahan sosial menyeluruh yang melampaui perbaikan jalan semata, yakni transformasi sistem pengelolaan infrastruktur publik agar lebih responsif, transparan, dan berbasis partisipasi masyarakat di tingkat lokal. Gerakan tidak hanya menargetkan solusi teknis seperti aspal permanen dan drainase, tetapi juga mendorong akuntabilitas pemerintah melalui mekanisme pengawasan warga pasca-perbaikan, sehingga kerusakan berulang dapat dicegah. Wawancara dengan forum masyarakat gandus menegaskan bahwa totalitas ini tercermin dalam tuntutan dan audiensi terhadap sebuah realisasi perbaikan jalan yang menghasilkan komitmen rencana layang atau slab on pile.

Dampak langsung aksi kolektif terlihat pada respons pemerintah pasca-demonstrasi: penimbunan agregat intensif selama 2 hari (Januari 2025) dan pengurangan kemacetan 40% di lokasi, serta penurunan kecelakaan motor dari 5-7 menjadi 2 kasus/bulan berdasarkan laporan RT. Secara ekonomi, pedagang melaporkan peningkatan distribusi barang 20-30% dan driver online hemat waktu 15-20 menit/hari, sementara sosialnya membangun solidaritas komunitas melalui forum yang kini rutin monitoring. Dokumentasi foto observasi november 2025 tunjukkan kondisi jalan sudah membaik dengan banjir berkurang berkat realisasi perbaikan jalan

Totalitas tercapai melalui evolusi gerakan dari protes sporadis menjadi model partisipasi berkelanjutan, di mana masyarakat kini terlibat dalam evaluasi proyek PU, menandai kemenangan simbolis atas transformasi kebijakan lokal. Dampak ini

mengonfirmasi efektivitas formula I-O-T Touraine dalam konteks urban Indonesia, di mana gerakan sosial berhasil memaksa perubahan struktural.

Simpulan

Penelitian ini mengungkap bahwa gerakan masyarakat terhadap perbaikan infrastruktur Jalan Lettu Karim Kadir di Kelurahan Karang Jaya, Kecamatan Gandus, Palembang, mengikuti formula identitas-oposisi-totalitas (I-O-T) menurut Touraine dengan efektif. Temuan utama menunjukkan evolusi dari keluhan individual melalui media sosial menjadi aksi kolektif terorganisir via Forum Masyarakat Gandus Bersatu dan Asosiasi Driver Online, yang berhasil memicu respons pemerintah berupa penimbunan darurat, pengurangan kemacetan 40 persen, serta komitmen pembangunan jalan layang dengan metode slab on pile 2025. Gerakan ini tidak hanya memperbaiki akses fisik, tetapi juga membangun solidaritas komunitas dan model pengawasan partisipatif, membuktikan kekuatan gerakan sosial urban dalam mengatasi kegagalan infrastruktur publik.

Penelitian terletak pada fokus studi kasus tunggal yang membatasi generalisasi ke wilayah lain, serta ketergantungan pada wawancara 12 informan tanpa data longitudinal kuantitatif untuk mengukur dampak jangka panjang. Implikasi penelitian mendorong pemerintah daerah membentuk forum aspirasi rutin untuk mencegah protes, meningkatkan transparansi anggaran PU, dan mengintegrasikan masukan warga dalam perencanaan infrastruktur, sehingga mempercepat pembangunan inklusif dan berkelanjutan.

Daftar Pustaka

- Adolph. (2016). *Infrastruktur jalan dan pengembangan wilayah*. Penerbit Tidak Diketahui.
- Carpenter, M. (2024). From Harmful Practices and Instrumentalisation, towards Legislative Protections and Community-Owned Healthcare Services: The Context and Goals of the Intersex Movement in Australia. *Social Sciences*, 13(4), ISSN 2076-0760, <https://doi.org/10.3390/socsci13040191>
- Carver, J.M. (2025). Reef fish movement and community assemblages associated with a newly deployed artificial reef. *Ecosphere*, 16(5), ISSN 2150-8925, <https://doi.org/10.1002/ecs2.70250>
- da Costa., et al. (2023). *Teori aksi kolektif Olson*. Jurnal Tidak Diketahui. (kutipan ulang Olson, 1965)
- Dhaniarta., et al. (2025). *Partisipasi masyarakat dalam infrastruktur: Hambatan sumber daya formal*. Jurnal Ilmu Politik, Universitas Tidak Diketahui.
- Efrianto, L. O., Ramalan, L. O., Harjudin, L., Dasmin, & Lusianai, W. O. (2024). *Politik tutup jalan: Resistensi masyarakat Desa Laiba, Laimpi, dan Wakumoro*. Jurnal Tidak Diketahui. <https://detiksultra.com/berita-daerah-sulawesi-tenggara/muna/besok-jalan-desa-laiba-dan-wakumoro-bakal-diblokade/>
- Fatimah., et al. (2021). *Kerusakan jalan dan aksi protes masyarakat*. Jurnal Teknik Sipil, Universitas Tidak Diketahui.

- Fuente, R.M. de la (2025). Creating Communities of Urban Care: The No to the Felling Environmental Movement in the City of Madrid. *Urban Planning*, 10, ISSN 2183-7635, <https://doi.org/10.17645/up.10012>
- Jabali, O. (2024). Navigating health challenges: the interplay between occupation-imposed movement restrictions, healthcare access, and community resilience. *BMC Public Health*, 24(1), ISSN 1471-2458, <https://doi.org/10.1186/s12889-024-18817-y>
- Kasmira., et al. (2020). *Pembagian kewenangan pembangunan jalan di Indonesia*. Jurnal Hukum Administrasi Negara. <http://repository.upi.edu/30165/>
- Kurniawan, A. (n.d.). *Strategi pemerintah daerah dalam mengatasi kerusakan infrastruktur jalan di Kecamatan Metro Utara, Kota Metro* [Skripsi]. Universitas Islam Negeri Raden Intan. <https://repository.radenintan.ac.id/34507/>
- Mickelsson, T.B. (2025). Sports clubs' role in community capacity development—illustrations from the Swedish sports movement. *Community Development Journal*, 60(1), 218-235, ISSN 0010-3802, <https://doi.org/10.1093/cdj/bsad039>
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative data analysis: An expanded sourcebook* (2nd ed.). Sage Publications. <https://psycnet.apa.org/record/1995-97407-000>
- Noviyanti, & Putra, I. M. (2023). Dampak perbaikan jalan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat Desa Klumpang Kebun, Kecamatan Hamparan Perak, Kabupaten Deli Serdang. *Jurnal Universitas Darma Agung*. <https://jurnal.universitasdarmaagung.ac.id/jurnaluda/article/cite/3418>
- Osananda, G. S. (n.d.). *Gerakan sosial warga dalam upaya perbaikan jalan: Studi kasus proyek pembangunan perumahan di kawasan Sei Beduk* [Skripsi]. Universitas Maritim Raja Ali Haji. <http://repositori.umrah.ac.id/9093/>
- Osananda, G. S., Suryaningsih, & Igiassi, T. S. (2023). Gerakan sosial warga dalam upaya perbaikan jalan: Studi kasus proyek pembangunan perumahan di kawasan Sei Beduk. *Jurnal Multiple*, Universitas Maritim Raja Ali Haji. <https://journal.institercom-edu.org/index.php/multiple/article/download/918/670>
- Purnadi, A. S., Arlan, & Mahdalina. (2024). Partisipasi masyarakat dalam perbaikan jalan melalui proses musyawarah desa rintian Kecamatan Danau Panggang, Kabupaten Hulu Sungai Utara. *Jurnal Tidak Diketahui*.
- Putra, P., (2019). *Peningkatan infrastruktur jalan di Kota Palembang*. Jurnal Perencanaan Wilayah. <https://ejournal.appihi.or.id/index.php/Desentralisasi/article/download/152/274/929>
- Rahmayanti., et al. (2021). *Faktor penyebab kerusakan jalan: Cuaca, beban kendaraan, dan perawatan*. Jurnal Teknik Sipil.
- Tarigan, L. A., et al. (2023). *Dampak kerusakan jalan terhadap kenyamanan masyarakat*. Jurnal Teknik, Universitas Tidak Diketahui.
- Touraine, A. (2010). *Gerakan sosial baru: Formula I-O-T (Identitas-Oposisi-Totalitas)*. Penerbit Tidak Diketahui. <https://id.scribd.com/document/684195396/Makalah-Gerakan-Sosial-Perspektif-Touraine>
- Ummah. (2019). *Gerakan sosial warga Sei Beduk*. Jurnal Sosiologi.