

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Jalan tol merupakan infrastruktur jalan yang dibangun sebagai sektor pendorong untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi dalam bidang ekonomi industri. Perkembangan ekonomi suatu negara bergantung pada ketersediaan infrastruktur jalan darat, terutama jalan tol, yang bertujuan mendorong peningkatan pendapatan ekonomi. Potensi wilayah daratan Indonesia sangat besar yaitu sebesar 1,8 juta km², sehingga ketersediaan infrastruktur jalan tol sangat penting, pembangunan jalan tol tidak hanya memberikan manfaat bagi masyarakat sekitar, tetapi juga menimbulkan konsekuensi negatif, terutama terhadap aspek sosial dan ekonomi mereka.¹ Jalan tol seringkali lebih menguntungkan kelompok masyarakat tertentu daripada kelompok masyarakat lain. Masyarakat di sekitar jalan tol tidak selalu mendapatkan keuntungan langsung dari keberadaan jalan tol. Kondisi ini menimbulkan kesenjangan sosial ekonomi. Selain itu, aktivitas ekonomi di jalur lama berkurang karena pengalihan lalu lintas ke jalan tol, yang mengakibatkan penurunan pendapatan bagi usaha kecil di daerah tersebut.²

¹ Alex Inkeles dan David H. Smith, *Becoming Modern: Individual Change in Six Developing Countries* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1974), hlm. 3–5.

² W. W. Rostow, *The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto* (Cambridge: Cambridge University Press, 1960).

Selain itu, pembangunan jalan tol memengaruhi kehidupan sosial masyarakat. Perubahan fungsi lahan dan pola permukiman memengaruhi hubungan sosial antar warga. Selain itu, pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol dapat menyebabkan konflik.³ Jalan tol adalah jalan nasional dan pemerintah bertanggung jawab untuk membangun serta mengembangkannya. Hal ini tidak berarti bahwa pemerintah harus mengusahakan jalan tol secara mandiri, maka dari itu pemerintah juga bisa bekerja sama dengan perusahaan untuk pengadaan dan pengembangan jalan tol.⁴

Pada akhir tahun 1960, kebutuhan pada jalan tol yang dapat menghubungkan Jakarta dan Bogor meningkat untuk mendorong pembangunan Jalan Tol Jagorawi. Jakarta berkembang pesat sebagai pusat pemerintahan dan ekonomi nasional, sementara Bogor berfungsi sebagai daerah penyangga yang penting untuk permukiman, sekolah, dan tempat wisata. Seiring dengan pertumbuhan ekonomi dan urbanisasi pada awal Orde Baru, intensitas pergerakan penduduk dan barang antara kedua wilayah ini meningkat.⁵ Sebelum adanya pembangunan Jalan Tol Jagorawi, hubungan antara Jakarta dan Bogor hanya dapat dilakukan melalui jalan arteri biasa dengan kapasitas terbatas yang bercampur dengan lalu lintas lokal sebelum pembangunan Jalan Tol Jagorawi.

³ Michael P. Todaro, *Economic Development* (New York: Addison Wesley, 2000), hlm. 367–369.

⁴ Suprayitno, Bambang. "Privatisasi Jalan Tol Sebagai Solusi Dalam Mempercepat Terwujudnya Infrastruktur Jalan Tol Yang Memadai Di Indonesia." *Jurnal Economia* 8.1 (2012), hlm.19795.

⁵ Hal Hill, *The Indonesian Economy since 1966: Southeast Asia's Emerging Giant* (Cambridge: Cambridge University Press, 1996), hlm. 67–70.

Kondisi tersebut menyebabkan waktu tempuh yang terlalu lama dan tidak dapat diandalkan, terutama pada hari libur dan jam tertentu. Keterbatasan infrastruktur jalan telah menjadi hambatan bagi mobilitas dan kegiatan ekonomi, meskipun tingkat kemacetan mungkin akan menurun di masa mendatang. Oleh karena itu, diperlukan infrastruktur jalan yang dapat menerima lalu lintas jarak jauh secara lebih cepat dan menjauhkan mereka dari aktivitas lokal.⁶

Pembangunan Jalan Tol Jagorawi juga memiliki makna strategis dalam konteks kebijakan pembangunan nasional. Jalan tol ini merupakan jalan tol pertama yang dibangun di Indonesia dan dijadikan sebagai proyek percontohan (*pilot project*) dalam pengembangan sistem jalan tol. Melalui proyek ini, pemerintah menguji berbagai aspek penting, mulai dari perencanaan teknis, skema pembiayaan, hingga pengelolaan dan pemeliharaan jalan tol. Keberhasilan Jalan Tol Jagorawi kemudian menjadi dasar bagi pembangunan jalan-jalan tol berikutnya di berbagai wilayah Indonesia.⁷ Pembangunan tol ini bukan hanya untuk yang mendorong pembangunan Jalan Tol Jagorawi, tetapi juga tujuan pembangunan Orde Baru, yang menganggap infrastruktur sebagai kunci pertumbuhan ekonomi dan modernisasi. Jalan tol baru ini menandai permulaan transformasi sistem transportasi jalan Indonesia dan menandai awal pengembangan jaringan jalan tol di

⁶ Ofyar Z. Tamin, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi* (Bandung: ITB Press, 2000), hlm. 19–23.

⁷ Badan Pengatur Jalan Tol, *Sejarah Perkembangan Jalan Tol di Indonesia* (Jakarta: BPJT, 2010), hlm. 1–6.

seluruh negeri.⁸

Pada saat ini Indonesia ini memiliki luas jalan tol 649 km². Jalan tol pertama di Indonesia adalah Jalan Tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi), yang dibangun pada tahun 1978 dengan panjang 59 km. Sampai saat ini, PT Jasa Marga menjalankan 500,82 km dari jalan tol tersebut, dan sisanya dioperasikan oleh perusahaan swasta. Sejak tahun 1980, pemerintah meminta investor swasta untuk membangun dan mengelola jalan raya.⁹

Investasi pembangunan jalan tol adalah pilihan yang tepat karena memiliki kemampuan untuk membangun jalan dengan skema swakelola yang baik, memperlancar arus lalu lintas, menghubungkan antarkota secara efektif, dan menumbuhkan kepercayaan investor akan pembangunan infrastruktur. Jalan Tol Jagorawi, meskipun dianggap baru, ternyata diterima baik oleh masyarakat. Jalan Tol Jagorawi lebih dari sekadar jalan, jalan tol ini merupakan simbol pembangunan, gaya hidup, dan ide tentang kota satelit yang dibangun pada masa itu.¹⁰

Tol Jagorawi adalah jalur cepat dengan jarak 59 km yang diresmikan oleh pemerintah pada tanggal 9 Maret 1978 dan dikelola oleh Perum Jasa Marga. Proyek jalan ini telah direncanakan sejak tahun 1963 yang menghubungkan bagian

⁸ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *Repelita I (1969–1974)* (Jakarta: Bappenas, 1969), hlm. 45–48.

⁹ Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), *Jalan Tol: Peluang Investasi di Indonesia*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum, 2006).

¹⁰ Cipta, Samudra Eka, and Iryan Ali Herdiansyah. "Dinamika Pembangunan Tol Jagorawi 1978-1979." *Seuneubok Lada: Jurnal ilmu-ilmu Sejarah, Sosial, Budaya dan Pendidikan* 9.1 (2022), hlm. 97-107.

selatan DKI Jakarta dengan Bogor.¹¹

Menurut PT Jasa Marga, Tol Jagorawi adalah salah satu jalan tol dengan kualitas pembangunan yang sangat baik, sehingga biaya perawatannya relatif rendah. Rencana pembangunan jalan tol ini dimulai dengan pendirian pabrik semen Kaiser Cement Amerika Serikat di Cibinong pada tahun 1971 untuk mendukung supply bahan material pembangunan jalan tol. Pabrik semen ini berkapasitas produksi 1,2 juta ton per tahun.¹²

Tol Jagorawi masih dianggap sebagai jalan raya dengan kualitas terbaik hingga saat ini oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk.¹³ Hal ini berkat kerja sama antar pihak, yang melibatkan konsultan dan pengawas dari Amerika Serikat (Amman-Whitney & Trans Asia Engineering), perusahaan konstruksi Korea Selatan (Hyundai Constructions Ltd. Co), serta dukungan tenaga kerja yang terampil domestik dan pengawas dari Indonesia (Bina Marga).

Pembangunan dan peningkatan jalan, diperlukan kesiapan studi kelayakan serta perencanaan teknis. Beberapa proyek infrastruktur transportasi disiapkan melalui program pemerintah. Untuk memastikan pembangunan Jalan Tol Jagorawi dapat segera dimulai, Bina Marga kembali mengusulkan rencana proyek tersebut.¹⁴

¹¹ Jamie S. Davidson, *Indonesia's Changing Political Economy: Governing the Roads*, (Cambridge: Cambridge University Press, 2015), hlm. 52.

¹² PT Jasa Marga (Persero) Tbk, *Sang Pelopor Jalan Tol: 40 Tahun Jasa Marga* (Jakarta: Jasa Marga, 2018), hlm. 9.

¹³ PT Jasa Marga (Persero) Tbk., *40 Tahun Jasa Marga: Melayani Negeri* (Jakarta: Jasa Marga, 2018), hlm. 56.

¹⁴ Marzuki Arifin, *Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik: Kumpulan Bahan-bahan PUTL, 1945-1985*, (Arsip Nasional Republik Indonesia, No. 011/C), hlm. 4.

Bekerja sama dengan *United Nations Development Programme* (UNDP), Bina Marga kemudian melakukan Tahap Studi Kelayakan untuk proyek ini, untuk membantu pembiayaan penyelesaiannya, tahap ini juga dilakukan. Bantuan ini diberikan setelah kembalinya Indonesia ke keanggotaan Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB), yang sebelumnya ditangguhkan oleh Soekarno. Pemerintah lebih mudah menyelesaikan proyek jalan Jagorawi berkat bantuan ini.

Hingga tahun 1970,¹⁵ Louis Berger Consulting Engineering, konsultan dari Kampsax, Amerika Serikat, melakukan studi kelayakan ini. Pada tahap ini, penelitian dilakukan untuk menentukan tingkat kelayakan ekonomi dari rencana proyek jalan dan untuk mencegah kerugian yang tidak diharapkan. Oleh karena itu, tahap ini berfungsi untuk menentukan apakah proyek jalan Jagorawi layak untuk dilaksanakan.¹⁶

Proyek pembangunan jalan raya mulai direncanakan oleh Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga (PUT) pada tahun 1963. Pemerintah bekerja sama dengan konsultan Perusahaan Negara (PN) Indah Karya untuk melakukan Tahap Pra-Studi Kelayakan proyek, yang terdiri dari penelitian yang meliputi analisis perkembangan ekonomi daerah, analisis proyek lalu-lintas, analisis perkiraan biaya konstruksi, analisis kelayakan ekonomi, dan

¹⁵ Hengki Herwanto dkk., *25 Tahun Jalan Tol di Indonesia 1978-2003*, (Jakarta: Jasa Marga, 2003), hlm. 45.

¹⁶ Mohamad Anas Aly, *Pengertian Dasar dan Batasan Teknologi Jalan yang Perlu Dipahami dan Disikapi Secara Baik*, (Jakarta: Yayasan Pengembang Teknologi dan Manajemen, 2002), hlm. 4-6.

analisis sosial ekonomi.¹⁷

Setelah tahap Studi Kelayakan selesai, diputuskan bahwa rencana proyek jalan Jagorawi layak untuk dilaksanakan. Setelah itu, tahap selanjutnya, yaitu Tahap Perencanaan Teknis, dimulai. Sebelum tahapan ini dimulai, pertemuan awal diadakan pada awal tahun 1970 untuk membahas rencana yang diajukan. Beberapa pihak menghadiri pertemuan ini, termasuk Mr. Bruce E. Kent, kepala teknis, dan Mr. Dallas D. Fowler, wakil kepala teknis, dari *United States Agency for International Development* (USAID)/Indonesia; Dr. H. Karnadi, perwakilan dari Ditjen Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik (PUTL); dan Mr. Joseph A. Harary, perwakilan dari Kedutaan Besar Amerika Serikat. Selain itu, pada tahun 1970, tinjauan awal lokasi antara Jakarta dan Bogor dilakukan dalam upaya untuk mengenal kondisi topografi, tanah, dan gambaran lalu-lintas umum.¹⁸

Menurut hasil pertemuan dan studi kelayakan, jalan Jagorawi akan dibangun pada pertengahan 1972 dan akan sejajar dengan jalan raya Bogor dengan jarak 3 hingga 5 km.¹⁹ Selanjutnya, kontraktor yang memiliki keahlian dalam perencanaan teknis dipilih. Konsultan teknis Baker-Wibberly & Associates Inc., yang berasal dari Amerika Serikat, pada tanggal 9 Juni 1970 meminta Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik (PUTL) untuk mempertimbangkan untuk menggunakan

¹⁷ Hengki Herwanto, dkk., *Op.Cit.*, hlm. 34.

¹⁸ Baker-Wibberley and Associates, *Statement of Interest and Qualifications: Djakarta Bogor Tjiawi Highway*, (Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga, 1970), hlm. 1.

¹⁹ "Djagorawi, 3 atau 5 km dari Jalan Djakarta Bogor yang Sekarang," *Kompas* (Jakarta), 20 Juli 1970, hlm. 2.

layanan mereka sebagai Konsultan Perencanaan Teknis.²⁰

Meskipun tahap pelaksanaan ini membutuhkan biaya yang cukup besar, pemerintah Indonesia memperoleh bantuan hibah pembiayaan dari *United States Agency for International Development* (USAID) senilai US\$ 800.000, sehingga tidak ada bunga atau pengembalian uang. Bantuan dana hibah ini resmi ditandatangani oleh kedua belah pihak pada tanggal 20 Agustus 1970.²¹ Melihat prospeknya, perusahaan jalan tol telah mendorong pemerintah untuk membangun lebih banyak jalan raya yang menghubungkan daerah dengan DKI Jakarta. Setelah Jagorawi beroperasi, rencana pembangunan jalan tol pun mulai terlihat tersebar di beberapa tempat seperti Semarang, Medan, Surabaya, dan lainnya.

Pada umumnya, tahap perencanaan teknis merupakan desain investasi untuk konstruksi yang lebih akurat dari pada desain awal, yang juga merupakan referensi utama. Pada tahap ini, survei topografi dan desain konstruksi (jalan, bangunan pelengkap, dan perlengkapan jalan) akan dilakukan.²²

Pemerintah Indonesia dan Amerika Serikat menyetujui pengajuan pinjaman sebesar 26 juta dolar, yang tertuang dalam persetujuan pinjaman. Selain itu, sebagai kelengkapan dalam pelaksanaan pembangunan jalan Jagorawi, pemerintah harus memberikan biaya kurang lebih Rp. 7.760.500.000 (US\$ 18.700.000) dalam rupiah. Dengan demikian, perbandingan antara

²⁰ Baker-Wibberley and Associates, *Op.Cit.*, hlm. 235.

²¹ "Pinjaman 800.000 dollar Dari AS Ditandatangani," *Kompas* (Jakarta), 21 Agustus 1970, hlm. 1.

²² Mohamad Anas Aly, *Op.Cit.*, hlm. 6-7.

nilai dolar dan rupiah yang digunakan adalah sebesar 70% berbanding 30%. Menurut kesepakatan, pinjaman ini merupakan pinjaman jangka panjang yang akan dibayarkan kembali oleh pemerintah dalam waktu empat puluh tahun. Selain itu, pinjaman yang disetujui memiliki keringanan bunga dan tingkat bunga yang relatif rendah. Tingkat bunga hanya 2% per tahun selama sepuluh tahun pertama, tetapi naik menjadi 3% pada tahun-tahun berikutnya.²³

Selama era Perang Dingin yang berlangsung dari tahun 1947 hingga 1991, dunia terpecah menjadi dua kubu utama: Blok Barat yang dipimpin Amerika Serikat dengan paham liberal-demokrasi, dan Blok Timur yang dikendalikan Uni Soviet dengan ideologi komunis-sosialis.²⁴ Di tengah situasi itu, program bantuan luar negeri Amerika Serikat lewat *United States Agency for International Development* (USAID) ternyata tidak sepenuhnya bebas dari bias, karena penuh dengan agenda politik dan ekonomi.

Penerapan AID/USAID Geographic Code 941 dan 935, Amerika Serikat mewajibkan agar kontraktor, penyedia layanan, serta bahan baku dalam proyek yang didanai berasal dari negara-negara yang disebut *eligible*, yakni Amerika Serikat sendiri dan negara-negara non-komunis yang sedang maju.²⁵ Aturan ini sebenarnya adalah bagian dari taktik diplomasi Amerika Serikat

²³ Direktorat Jenderal Bina Marga, *Jalan Jagorawi dan Jalan-Jalan Lainnya*, (Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik, t.t.), hlm. 3.

²⁴ John Lewis Gaddis, *The Cold War: A New History*, (New York: Penguin Press, 2005), hlm. 5–7.

²⁵ United States Agency for International Development (USAID), *ADS Chapter 310: Source and Nationality Requirements for Procurement*, (Washington, D.C.: USAID, 2012), hlm. 1–3.

untuk mengekang penyebaran ideologi komunis di dunia berkembang.

Peralihan arah politik Indonesia dari era Orde Lama yang lebih condong ke blok komunis menuju Orde Baru di bawah Presiden Soeharto yang mendukung Blok Barat akhirnya membuka pintu bagi kerja sama baru dengan Amerika Serikat. Di sinilah proyek pembangunan Jalan Tol Jagorawi muncul sebagai contoh nyata dari keterkaitan ekonomi-politik antara Indonesia dan Amerika Serikat, yang merefleksikan fokus pembangunan Orde Baru pada modernisasi dan peningkatan efisiensi ekonomi dalam negeri.²⁶

Penulisan tentang sejarah jalan tol dari perspektif sejarah ini masih sedikit, karena penelitian yang telah dilakukan sebelumnya banyak membahas dari aspek infrastruktur atau keilmuan teknik sipil.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan di atas, dapat disusun rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana awal sejarah pendirian Jalan Tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) yang dilakukan dari tahun 1963-2025?
2. Bagaimana dampak Sosial dan Ekonomi sejak diresmikannya Jalan Tol Jagorawi (Jakarta, Bogor, Ciawi) hingga tahun 2025 terhadap mobilitas di wilayah

²⁶ Michael R. J. Vatikotis, *Indonesian Politics Under Suharto: The Rise and Fall of the New Order*, (London: Routledge, 1998), hlm. 35–38.

Jakarta, Bogor dan sekitarnya?

C. Tujuan Penelitian

Sejalan dengan rumusan masalah, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Menjelaskan tahapan sejarah pendirian Jalan Tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) yang dilakukan dari tahun 1963- 2025.
2. Menjelaskan dampak yang timbul pada Sosial dan Ekonomi sejak diresmikannya Jalan Tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) hingga tahun 2025 terhadap mobilitas di wilayah Jakarta, Bogor dan sekitarnya.

D. Manfaat Penelitian

1. Akademis
 - a. Dapat menambahkan penulisan atau historiografi sejarah baru tentang adanya pembangunan infrastruktur jalan yang ada di Indonesia tetapi masih sedikit orang untuk menulis terlalu mendalam.
 - b. Dapat menambahkan sumber literatur sejarah yang masih tergolong minim dan belum banyak orang tau tentang awalnya jalan tol pertama di Indonesia itu ada.
 - c. Dapat dijadikan sebagai sumber referensi karya ilmiah yang baru untuk mahasiswa ataupun bidang-bidang yang membutuhkan sejarah di daerah Jabodetabek.
2. Praktis
 - a. Adanya sebuah pelajaran dari masa lalu yang kemudian

bisa kita gunakan untuk dijadikan sebuah perencanaan proyek pembuatan jalan tol atau infrastruktur jalan pada saat ini dan akan mendatang.

- b. Dijadikan sebagai sumber informasi dan ungkapan tentang adanya sebuah tantangan ataupun pemahaman umum pada sejarah pembangunan tol pertama era 1960-2025 yang mungkin sangat relevan.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Pembatasan pada suatu masalah dibutuhkan untuk membatasi penelitian agar tidak terjadi adanya penyimpangan untuk lebih terarah dan lebih berfokus dalam suatu pembahasan pada penelitian. Beberapa batasan yang terkait dengan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Berfokus pada waktu dari 1963 hingga 2025, yaitu mulai dari ide awal untuk perencanaan hingga peresmian dan awal mulai beroperasi jalan Tol Jagorawi.
2. Ruang lingkupnya juga terbatas hanya pada wilayah Bogor karena Bogor mengalami transformasi besar dalam hal mobilitas, pertumbuhan ekonomi, dan pemanfaatan ruang sebagai daerah penyangga Jakarta dan titik akhir utama jalur tol.

F. Tinjauan Pustaka

Pertama, yaitu Artikel yang ditulis oleh Iryan Ali Herdiansyah dan Samudra Eka Cipta dari Paskasajana Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Indonesia pada tahun

2022 dalam *Jurnal Seuneubok Lada*, Vol. 9 No. 1, hlm. 97–107, dengan Judul “Dinamika Pembangunan Tol Jagorawi 1978–1979”. Dengan artikel ini penulis memahas secara komprehensif proses pembangunan Jalan Tol Jagorawi sebagai salah satu proyek infrastruktur modern pertama di Indonesia. Kajian ini menyoroti berbagai aspek sosial, ekonomi, dan politik yang melatarbelakangi pelaksanaan proyek tersebut pada masa pemerintahan Orde Baru.

Penulis menjelaskan bahwa pembangunan Tol Jagorawi tidak semata-mata dimaksudkan sebagai fasilitas transportasi, tetapi juga berfungsi sebagai representasi modernisasi serta efisiensi ekonomi nasional. Proyek ini dianggap mencerminkan komitmen pemerintah dalam mendorong pertumbuhan ekonomi melalui pengembangan infrastruktur strategis. Selain itu, penelitian ini juga menegaskan adanya kerja sama teknis dan dukungan finansial antara pemerintah Indonesia dan Amerika Serikat, yang berkontribusi terhadap percepatan proses konstruksi.

Lebih lanjut, Herdiansyah dan Cipta menguraikan sejumlah tantangan pembangunan yang dihadapi, antara lain keterbatasan anggaran, hambatan teknis, serta kondisi geografis yang cukup kompleks. Meski demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa keberhasilan penyelesaian Tol Jagorawi pada akhir tahun 1970-an menjadi landasan penting bagi pengembangan jaringan jalan tol di Indonesia, sekaligus memperkuat konektivitas ekonomi di kawasan Jabodetabek. Penelitian ini memberikan kontribusi signifikan terhadap pemahaman mengenai sejarah pembangunan nasional, khususnya dalam konteks kebijakan ekonomi Orde Baru, proses modernisasi transportasi, serta transformasi ekonomi

Indonesia.²⁷ Penelitian ini berbeda dari penelitian tentang proses pembangunan Jalan Tol Jagorawi ke penelitian tentang dampak historis keberadaannya terhadap perubahan sosial dan ekonomi di lingkungannya. Penelitian ini berupaya untuk melengkapi penelitian yang sebelumnya dengan melihat bagaimana pembangunan Tol Jagorawi berjalan sebagai proyek infrastruktur modern di era Orde Baru. Penelitian ini melihat implikasi pembangunan tol terhadap pola mobilitas, struktur ekonomi regional, dan ketimpangan pembangunan antara Jakarta dan daerah penyangga. Studi ini menggunakan pendekatan sejarah sosial-ekonomi untuk melihat Tol Jagorawi sebagai simbol keberhasilan modernisasi dan kebijakan pembangunan negara. Ini juga melihat Tol Jagorawi sebagai peristiwa historis dengan konsekuensi jangka panjang bagi masyarakat dan wilayah sekitarnya.

Kedua, yaitu buku karya yang dibuat oleh Hilman Muchsin pada tahun 2025 dengan Judul “*Cijago: Lintasan Historis Pembangunan Jalan Tol Cinere–Jagorawi*.” Buku ini dapat membahas pembangunan jalan tol sebagai bagian dari proses modernisasi infrastruktur dan penguatan konektivitas antar wilayah di Indonesia. Pada kajiannya, Muchsin menegaskan bahwa proyek jalan tol tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi fisik, tetapi juga merupakan implementasi kebijakan strategis pemerintah dalam upaya meningkatkan efisiensi mobilitas dan mendukung pertumbuhan ekonomi di tingkat regional. Buku ini juga mengulas berbagai dimensi teknis, sosial,

²⁷ Iryan Ali Herdiansyah & Samudra Eka Cipta. 2022. “Dinamika Pembangunan Tol Jagorawi 1978–1979.” *Jurnal Seuneubok Lada*, 9(1): 97–107.

dan ekonomi yang menyertai proses pembangunan, sekaligus menekankan pentingnya perencanaan yang berkelanjutan dan terintegrasi dalam pengembangan infrastruktur nasional.²⁸

Penelitian berbeda karena penelitian ini melihat Jalan Tol Jagorawi sebagai subjek sejarah yang diperiksa secara khusus dalam konteks regional dan temporal, bukan sebagai bagian dari sejarah umum pembangunan infrastruktur jalan tol di Indonesia. Penelitian ini secara khusus mempertimbangkan pembangunan jalan tol Jagorawi, yang merupakan jalan tol pertama di Indonesia, dan dampak historisnya terhadap perubahan sosial dan ekonomi di wilayah Jakarta-Bogor. Ini dilakukan karena peneliti sebelumnya membahas pembangunan jalan tol Cinere Jagorawi dalam konteks modernisasi infrastruktur dan penguatan konektivitas wilayah secara keseluruhan. Fokus penelitian ini adalah mengevaluasi dampak dan pentingnya pembangunan Tol Jagorawi pada awal Orde Baru, ini memberikan kontribusi baru dalam historiografi infrastruktur dengan melakukan pemeriksaan mikro-historis yang lebih mendalam terhadap proyek strategis yang menjadi tonggak awal pembangunan jalan tol nasional.

Ketiga, yaitu penelitian yang dilakukan oleh Ardhiyanto Wisnu Groho Dari S1 Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta pada tahun 2017 dalam Skripsinya dengan judul “Pembangunan Jalan Tol Jagorawi Tahun 1963-1989 Beserta Dampak Ekonomi”. Dengan penelitian ini penulis membahas secara komprehensif mengenai proses historis

²⁸ Hilman Muchsin. 2025. *Cijago: Lintasan Historis Pembangunan Jalan Tol Cinere–Jagorawi*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

pembangunan jalan tol pertama di Indonesia beserta implikasi ekonominya terhadap kawasan sekitar Jakarta, Bogor, dan Ciawi. Penulis mengemukakan bahwa ide mengenai pembangunan jalan tol telah dirancang sejak kepemimpinan Presiden Soekarno pada tahun 1963, pelaksanaannya baru dapat diwujudkan pada masa pemerintahan Presiden Soeharto dan secara resmi diresmikan pada tahun 1978.

Menurut penulis, pembangunan Jalan Tol Jagorawi merepresentasikan simbol modernisasi serta efisiensi ekonomi nasional, sekaligus menandai awal transformasi sistem transportasi darat di Indonesia. Dalam penelitiannya, penulis juga menyoroti adanya bentuk kerja sama antara pemerintah Indonesia dan Amerika Serikat yang meliputi bantuan teknis maupun pendanaan, yang memiliki peran signifikan dalam mempercepat pelaksanaan proyek tersebut.

Temuan penelitian penulis menunjukkan bahwa keberadaan Tol Jagorawi membawa pengaruh ekonomi yang positif, khususnya dalam memperlancar distribusi barang, meningkatkan mobilitas masyarakat, serta mendorong tumbuhnya kawasan industri di sekitar jalur tol. Penulis juga mengidentifikasi sejumlah hambatan dalam proses pembangunannya, seperti keterlambatan pembebasan lahan dan keterbatasan alokasi anggaran.²⁹ Penelitian ini melakukan analisis lebih mendalam tentang sejarah Jalan Tol Jagorawi. Berbeda dengan penelitian sebelumnya, penelitian ini menekankan kronologi pembangunan

²⁹ Groho, Ardhiyanto Wisnu. *Pembangunan Jalan Tol Jagorawi Tahun 1963-1989 Beserta Dampak Ekonomi*. Diss. Universitas Negeri Jakarta, 2017.

dan manfaat ekonomi Tol Jagorawi bagi kawas. Penelitian ini juga secara lebih khusus menekankan pentingnya pembangunan dan konsekuensi sosial-ekonomi yang menyertainya dalam jangka menengah dan panjang. Oleh karena itu, penelitian ini memberikan kontribusi baru dalam penelitian sejarah infrastruktur dengan memberikan pembacaan yang lebih menyeluruh dan berpikir kritis tentang peran Jalan Tol Jagorawi dalam transformasi sosial-ekonomi wilayah Jabodetabek.

Keempat, yaitu penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Rifqi Naufal dari S1 Program Studi Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas *Padjajaran* pada tahun 2019 dalam Skripsinya dengan judul “Jagorawi Sebagai Jalan Tol Pertama di Indonesia 1966-1980”. Pada penelitian ini penulis membahas Secara historis, penelitian ini membahas tahapan perencanaan, pelaksanaan konstruksi, hingga pengoperasian Jalan Tol Jagorawi sebagai proyek jalan tol pertama di Indonesia. Naufal menegaskan bahwa pembangunan Tol Jagorawi merupakan bagian dari kebijakan modernisasi dan strategi pembangunan ekonomi pada masa Orde Baru, yang berorientasi pada peningkatan efisiensi transportasi serta kelancaran distribusi barang dan mobilitas masyarakat di kawasan Jakarta, Bogor, dan Ciawi.

Selain itu, Naufal menyoroti peranan sentral Presiden Soeharto dalam mendorong realisasi proyek tersebut sebagai simbol kemajuan nasional. Ia juga mengungkapkan adanya dukungan teknis dan finansial dari Amerika Serikat, yang berkontribusi terhadap percepatan proses konstruksi jalan tol ini.

Melalui penelitiannya, Naufal mengidentifikasi berbagai kendala pembangunan, seperti keterbatasan sumber daya keuangan, kondisi geografis yang menantang, serta keterbatasan teknologi konstruksi pada periode tersebut. Hasil kajiannya menunjukkan bahwa pembangunan Jalan Tol Jagorawi menjadi fondasi awal bagi pengembangan sistem jalan tol di Indonesia, serta menandai awal era modernisasi transportasi darat nasional. Dengan demikian, penelitian ini memberikan sumbangan penting terhadap pemahaman mengenai sejarah pembangunan nasional dan evolusi infrastruktur transportasi di Indonesia.³⁰

Penelitian ini berbeda karena tidak menggunakan metode yang digunakan oleh peneliti sebelumnya untuk menganalisis kronologi perencanaan, konstruksi, dan pengoperasian Jalan Tol Jagorawi. Sebaliknya, penelitian ini menekankan pentingnya pembangunan jalan tol tersebut secara historis dan dampak sosial-ekonomi yang ditimbulkannya pada kehidupan di wilayah Jakarta–Bogor. Penelitian sebelumnya menempatkan Tol Jagorawi terutama sebagai simbol modernisasi dan keberhasilan kebijakan pembangunan Orde Baru. Penelitian ini menawarkan perspektif yang lebih reflektif dengan melihat kebutuhan nyata untuk pembangunan tol, perubahan dalam pola mobilitas masyarakat, dan dampak pembangunan infrastruktur terhadap struktur ruang dan ketimpangan wilayah. Dengan demikian, penelitian ini menawarkan pembacaan yang lebih kritis dan kontekstual tentang

³⁰ Muhammad Rifqi Naufal. *Jagorawi Sebagai Jalan Tol Pertama di Indonesia 1966–1980*. Skripsi Program Studi Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Padjadjaran, 2019.

peran Jalan Tol Jagorawi dalam modernisasi transportasi Indonesia.

Kajian pustaka yang diuraikan di atas terdapat beberapa persamaan dan perbedaan antara keempat penelitian yang dibahas. Meskipun keempat penelitian memiliki fokus yang berbeda, mereka saling melengkapi dalam memberikan pemahaman yang komprehensif tentang berbagai aspek jalan tol di Indonesia. Penelitian Iryan Ali Herdiansyah dan Samudra Eka Cipta menyoroti berbagai aspek sosial, ekonomi, dan politik yang melatarbelakangi pelaksanaan proyek tersebut pada masa pemerintahan Orde Baru, sementara dalam buku karya Hilman Muchsin membahas pembangunan jalan tol sebagai bagian dari proses modernisasi infrastruktur dan penguatan konektivitas antar wilayah di Indonesia. Penelitian Ardhiyanto Wisnu Groho berfokus pada pembangunan jalan tol pertama di Indonesia beserta implikasi ekonominya terhadap kawasan sekitar Jakarta, Bogor, dan Ciawi pada tahun 1963-1989, sedangkan penelitian Muhammad Rifqi Naufal membahas tahapan perencanaan, pelaksanaan konstruksi, hingga pengoperasian Jalan Tol Jagorawi sebagai proyek jalan tol pertama di Indonesia pada tahun 1966-1980.

G. Landasan Teori

1. Teori Historisme

Teori historisme menekankan bahwa pemahaman setiap peristiwa sejarah harus didasarkan pada konteksnya. Salah satu tokoh historisme Leopold von Ranke berpendapat bahwa sejarawan

harus merekonstruksi peristiwa masa lalu “apa adanya” (*wie es eigentlich gewesen*) sesuai dengan keadaan sosial, politik, ekonomi, dan budaya saat itu. Pendekatan ini memungkinkan penelitian sejarah untuk merekam kronologi dan memahami dinamika yang mendasari peristiwa.³¹

Pada penelitian ini, teori historisme digunakan untuk melihat bagaimana Jalan Tol Jagorawi dibangun dari ide awal pada tahun 1963 hingga peresmian pada tahun 1978. Ini terjadi karena Indonesia mengalami peralihan dari Demokrasi Terpimpin ke Orde Baru. Pada masa Soekarno, proyek tol dimulai untuk mengatasi lalu lintas Jakarta- Bogor, tetapi terhambat oleh krisis ekonomi dan ketidakpastian politik.

Pada saat yang sama, pemerintahan Orde Baru Soeharto menempatkan pembangunan infrastruktur sebagai prioritas utama untuk kemajuan nasional. Oleh karena itu, pemahaman tentang Jalan Tol Jagorawi sebagai hasil dari konteks sosial-politik dan ekonomi Indonesia dari tahun 1963 hingga 2000 dibantu oleh teori historisme.

2. Teori Modernisasi

Teori modernisasi yang diajukan oleh Walt Rostow pada tahun 1960. Teori ini menyarankan bahwa pembangunan adalah sebuah proses evolusi yang terdiri dari tahapan-tahapan perkembangan yang bisa diterapkan di berbagai negara di seluruh dunia. Teori modernisasi lebih memusatkan perhatian pada

³¹ Leopold von Ranke, *Geschichten der romanischen und germanischen Völker von 1494 bis 1514*. Leipzig: Reimer, 1824.

perubahan sosial-ekonomi yang berlangsung sebagai bagian dari proses modernisasi suatu masyarakat.³²

Pada konteks pembangunan infrastruktur di Indonesia, teori modernisasi dapat memberikan wawasan mengenai bagaimana negara ini mengalami kemajuan sosial-ekonomi melalui percepatan pembangunan infrastruktur. Sebagai contoh, pada tahap Take-off, Indonesia telah melaksanakan berbagai proyek infrastruktur, seperti jaringan jalan tol Trans-Jawa, yang menandakan percepatan pertumbuhan ekonomi melalui investasi substansial di sektor infrastruktur. Selain itu, teori modernisasi juga bisa digunakan untuk menjelaskan pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap perubahan sosial. Contohnya, pembangunan jalan tol dapat meningkatkan keterhubungan dan mobilitas masyarakat, mendukung pertumbuhan ekonomi di kawasan yang terhubung, serta membawa perubahan sosial seperti urbanisasi dan pergeseran dalam pola konsumsi. Penting untuk dapat diingat bahwa teori modernisasi juga menghadapi kritik dan perdebatan.³³ Tanggapan terhadap teori ini meliputi anggapan bahwa modernisasi adalah satu-satunya jalur menuju kemajuan, serta minimnya fokus pada aspek politik, budaya, dan lingkungan dalam proses pembangunan.³⁴

³² *Op.Cit*

³³ M. Barke dan M. Rothgang, "Social Policy in Developing Countries," dalam *The Oxford Handbook of the Welfare State*, ed. oleh Francis G. Castles dkk. (Oxford: Oxford University Press, 2014), hlm. 442-462.

³⁴ N. Dudwick dkk., *Analyzing Social Capital in Context: A Guide to Using Qualitative Methods and Data*. Washington, D.C.: The World Bank, 2006.

3. Teori Politik Pembangunan

Teori Politik Pembangunan adalah kegiatan pembangunan di negara-negara berkembang sebetulnya bukanlah suatu proses teknis yang bersifat netral, tetapi merupakan sarana politik yang digunakan oleh rezim untuk memperkuat kekuasaannya. Arief Budiman mengungkapkan bahwa pembangunan sering kali digunakan sebagai alat untuk meraih legitimasi, di mana negara berusaha menunjukkan keberhasilannya melalui pencapaian materi yang dapat secara langsung dilihat oleh masyarakat.³⁵

Pada pandangan ini, suksesnya pembangunan fisik menjadi indikator utama dari stabilitas dan kemampuan pemerintah dalam mengelola sumber daya nasional. Pembangunan infrastruktur yang berskala besar merupakan bagian dari usaha negara untuk menciptakan ketertiban dan mempermudah pengawasan wilayah. James C. Scott menegaskan bahwa negara cenderung memaksakan skema pembangunan yang bersifat "besar-besaran" guna menyederhanakan realitas sosial agar lebih mudah dikelola secara administratif dari pusat kekuasaan.³⁶

Keputusan mengenai pembangunan sering kali diambil secara hierarkis untuk memperkuat posisi pemerintah di depan masyarakat. Proses pembangunan juga merupakan buah dari negosiasi kepentingan di kalangan elit. Adrian Leftwich berpendapat bahwa pembangunan selalu berkaitan dengan politik,

³⁵ Arief Budiman, *Teori Pembangunan Dunia Ketiga* (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1995), hlm. 25.

³⁶ James C. Scott, *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed* (New Haven: Yale University Press, 1998), hlm. 4.

karena melibatkan keputusan mengenai siapa yang akan menerima apa, kapan, dan bagaimana. Oleh karena itu, setiap inisiatif pembangunan tidak bisa dipisahkan dari kepentingan politik yang mendasarinya, baik untuk memperkuat integrasi nasional maupun untuk memenuhi kepentingan modal dalam sirkuit ekonomi yang ditetapkan oleh negara.³⁷

4. Teori Ruang

Teori Ruang lebih dari sekadar wilayah geografis yang statis. Ini adalah hasil dari proses sosial, ekonomi, dan kebijakan pembangunan, dan dibentuk dan berubah oleh aktivitas manusia dan intervensi negara dalam kebijakan pembangunan, seperti pembangunan infrastruktur transportasi. Oleh karena itu, perubahan ruang menunjukkan dinamika hubungan antara ekonomi, kehidupan sosial, dan kekuasaan dalam masyarakat.³⁸

Teori ini dikemukakan oleh Henri Lefebvre dan beliau mengatakan bahwa ruang adalah produk dari praktik sosial dan hubungan kekuasaan yang berlangsung di dalamnya. Pembangunan jalan tol melibatkan perubahan fungsi wilayah sekitar dan jaringan jalan fisik. Jalan raya mendorong pembentukan wilayah baru, seperti permukiman, pusat kegiatan ekonomi, dan wilayah industri, yang sebelumnya tidak berkembang secara signifikan.³⁹

³⁷ Adrian Leftwich, *States of Development: On the Primacy of Politics in Development* (Cambridge: Polity Press, 2000), hlm. 15.

³⁸ Doreen Massey, *Space, Place, and Gender* (Cambridge: Polity Press, 1994), hlm. 2–5.

³⁹ Henri Lefebvre, *The Production of Space* (Oxford: Blackwell, 1991), hlm. 26–33.

Ada juga perbedaan dalam cara ruang digunakan dan diakses, menurut teori ruang. Infrastruktur transportasi seringkali menyebabkan diferensiasi ruang, yaitu perbedaan tingkat perkembangan antara daerah yang memiliki akses langsung terhadap infrastruktur dan daerah yang tidak terhubung secara optimal. Wilayah yang dilewati atau terhubung dengan jalan tol cenderung mengalami pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat dan peningkatan nilai lahan, sementara wilayah lain mungkin tetap tertinggal.⁴⁰

Teori ini juga mendukung pertumbuhan ekonomi dan modernisasi, pemerintah membangun jalan tol sebagai bagian dari strategi ruang nasional, yang dapat dijelaskan oleh teori ruang. Jalan raya menghubungkan pusat kegiatan ekonomi dengan wilayah penyangga dan membentuk pola ruang baru yang lebih terintegrasi. Hal tersebut dapat menyebabkan ketimpangan antarwilayah. Akibatnya, penelitian ini menggunakan teori ruang untuk melihat bagaimana pembangunan Jalan Tol Jagorawi membentuk perubahan ruang dan memengaruhi dinamika sosial-ekonomi di kota Bogor dan sekitarnya.⁴¹

5. Teori Transformasi Sosial

Teori Transformasi Sosial menjelaskan perubahan besar dalam struktur sosial, ekonomi, dan budaya yang disebabkan oleh intervensi besar dari masyarakat dan negara. Karena memengaruhi struktur ekonomi masyarakat, pola interaksi, dan mobilitas, Neil J.

⁴⁰ David Harvey, *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography* (Edinburgh: Edinburgh University Press, 2001), hlm. 24–30.

⁴¹ Hill, *Op. Cit.*, hlm. 72-76.

Smelser menekankan bahwa pembangunan infrastruktur sering kali menjadi katalisator perubahan sosial.⁴²

Penelitian Jalan Tol Jagorawi menggunakan teori ini untuk meneliti dampak sosial dan ekonomi yang muncul setelah proyek dimulai. Sebagai jalan tol pertama di Indonesia, Jagorawi membantu menghubungkan Jakarta-Bogor-Ciawi mempercepat perkembangan kawasan industri, dan perubahan pola pemukiman di daerah sekitarnya. Dengan membangun jalan raya, ekonomi berubah, dan orang-orang yang sebelumnya bergantung pada pertanian beralih ke sektor jasa dan perdagangan.

Selain itu, pembangunan jalan raya memiliki konsekuensi sosial lainnya, seperti pergeseran struktur masyarakat yang lahannya terkena dampak proyek pembangunan. Oleh karena itu, teori transformasi sosial penting untuk memahami bagaimana pembangunan Jalan Tol Jagorawi pada akhir 1970-an membawa perubahan besar terhadap masyarakat di sekitarnya.

6. Teori Sistem Kota

Salah satu metode penting dalam studi geografi perkotaan dan perencanaan wilayah adalah teori sistem kota, juga dikenal sebagai teori sistem kota. Teori ini menekankan bahwa kota-kota berkembang sebagai sistem yang kompleks yang saling berhubungan, bukan secara terpisah. Konsep ini membentuk fondasi untuk memahami hubungan antar kota dalam bidang transportasi, ekonomi, sosial, dan politik.

⁴² Neil J. Smelser, *Social Change in the Industrial Revolution: An Application of Theory to the British Cotton Industry*. Chicago: University of Chicago Press, 1959.

Menurut Brian J. L. Berry (1964), dalam tulisannya berjudul *Cities as Systems within Systems of Cities*, setiap kota harus dilihat sebagai bagian dari sistem yang lebih besar, di mana setiap kota memiliki fungsi tertentu dalam jaringan regional dan nasional. Berry menjelaskan bahwa aliran barang, jasa, informasi, dan manusia membentuk hubungan antar kota dan menciptakan keterkaitan fungsional antar wilayah.⁴³

Oleh karena itu, pertumbuhan satu kota akan memengaruhi dan dipengaruhi oleh kota-kota lain yang terletak di sekitarnya. Teori ini sangat relevan untuk studi sejarah Jalan Tol Jagorawi (1963–2025) karena pembangunan jalan tol tersebut merupakan bagian penting dari sistem kota Jakarta-Bogor-Ciawi. Hubungan antara ketiga kota tersebut sebelumnya bergantung pada jalur arteri yang padat dan lambat sebelum adanya tol. Tol Jagorawi mempercepat arus mobilitas orang, barang, dan jasa antar kota. Selain itu, pembangunan Jalan Tol Jagorawi meningkatkan posisi Jakarta sebagai pusat pertumbuhan ekonomi nasional, sementara Bogor dan Ciawi berkembang menjadi wilayah penyangga, atau *buffer zones*, yang menawarkan tempat tinggal, pariwisata, dan kegiatan ekonomi pendukung lainnya.⁴⁴

Hubungan ini menunjukkan dinamika sistem kota yang dijelaskan Berry, yaitu interaksi timbal balik antara pusat dan daerah sekitarnya dalam satu sistem yang terintegrasi. Oleh karena

⁴³ Brian J. L. Berry. 1964. "Cities as Systems within Systems of Cities," *Papers in Regional Science* 13(1): hlm. 150.

⁴⁴ *Departemen Pekerjaan Umum, 30 Tahun Jalan Tol di Indonesia: Membangun Konektivitas Bangsa (Jakarta: Kementerian PU, 2008), hlm. 15*

itu, teori sistem kota memberikan dasar konseptual untuk memahami bagaimana pembangunan infrastruktur, seperti jalan tol, mengubah ruang dan fungsi wilayah. Tol Jagorawi bukan hanya proyek transportasi; itu juga membantu membentuk ruang dan struktur wilayah di Jabodetabek dari waktu ke waktu.

H. Metode Penelitian

Peneliti akan menggunakan metode atau pendekatan secara kualitatif. Metode yang sudah dipilih ini menggunakan metodologi sejarah, berdasarkan pada bagian-bagian dari metodologi sejarah ini terbagi dalam lima tahapan yaitu, adanya pemilihan topik yang akan dibahas pada penelitian dengan sesuai minat, pengumpulan sumber, verifikasi, interpretasi, dan historiografi.

1. Pemilihan Topik

Pada tema dan minat yang sudah dipilih dalam penelitian ini adalah Sejarah Jalan Tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) Tahun 1963-2025. Pemilihan topik yang akan dibahas pada penelitian ini didasarkan adanya pendekatan intelektual, karena peneliti ingin ikut serta untuk mendalami dari sejarah dan perkembangan pada infrastruktur jalan raya, khususnya jalan tol yang ada di Indonesia.

2. Heuristik

Pengumpulan data-data melalui studi perpustakaan dan studi kearsipan untuk dapat memudahkan dalam mendapatkan buku-buku, artikel, berita, e-News dan arsip yang relevan pada inti dari permasalahan dalam penelitian ini. Data-data yang telah dikumpulkan itu adalah data primer berupa arsip dan wawancara serta data sekunder jurnal, buku, artikel dan laporan resmi. Pada

studi perpustakaan maupun kearsipan dilakukannya melalui Arsip Nasional Republik Indonesia secara online, selain itu peneliti dapat menemukan data baru pada suatu berita ataupun jurnal-jurnal yang relevan.

Penelitian sejarah ini mengeksplorasi dinamika sosial-ekonomi yang tidak terekam dalam dokumen resmi melalui penggunaan metode sejarah lisan atau sejarah lisan melalui wawancara mendalam. Identitas dan status informan yang berhasil diwawancarai dideskripsikan secara terbuka sebagai berikut untuk menjaga transparansi dan kredibilitas data sejarah:

Bapak Andika Kesuma sebagai sumber dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Ketua Tim Penyiapan Pengusahaan Bidang Investasi Jalan Tol BPJT, Bapak Yanuar Aldiansyah Saputra sebagai sumber dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Ketua Tim Pengelolaan Data dan Pengembangan Sistem Informasi Bidang Sistem Informasi Layanan Jalan Tol BPJT, Ibu Deva sebagai sumber dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Pengelolaan Informasi Publik Pengaduan dan Fasilitasi Media Sekretariat BPJT, Bapak Roni Tasroni sebagai sumber dari warga lokal yang bertempat tinggal di pinggiran tol dan bekerja sebagai penjual sekaligus agen gas di Desa Leuwinutug, Kabupaten Bogor, Bapak Wahyu Syarif sebagai sumber dari pengguna jalan tol rutin dengan profesi sebagai pengemudi transportasi daring (*online Grab/Gojek*), dan Bapak Syahrul Arifin sebagai sumber dari pengguna jalan tol tidak rutin dengan profesi sebagai pengguna tol biasa.

Proses heuristik data dari instansi itu tidak bisa dilakukan karena dokumen yang diberikan bersifat terbatas itu adalah rahasia perusahaan, dan prosedur yang ada di PUPR sangat rumit dan berlapis untuk kepentingan peneliti akademik, oleh karena itu setiap bentuk penggandaan harus ada persetujuan tertulis dari Badan Pengatur Jalan Tol, dan Jasa Marga.

3. Verifikasi

Menganalisis data melalui metode sejarah dengan adanya seleksi atau pemilihan data yang telah ditemukan. Kegiatan ini dilakukan untuk memperoleh data akurat valid sumbernya, pemilihan data ini bisa dilakukan dengan 2 cara yaitu kritik yang sifatnya ekstern dan kritik intern. Untuk kritik ekstern dilakukannya untuk mendapatkan asli atau tidaknya sumber secara fisiknya, lalu untuk kritik intern pada suatu sumber agar sumber yang sudah didapatkan dan akan digunakan pada penelitian ini valid atau tidak datanya.

4. Interpretasi

Berdasarkan sumber-sumber yang sudah didapatkan baik itu kritik intern ataupun ekstern kemudian diinterpretasikan. Menafsirkan fakta dan sumber kemudian disusun dan diseleksi dengan penyajian yang deskriptif naratif dengan mengurai kejadian ataupun peristiwa pada ruang dan waktu yang dapat memicu pada aspek yang tematis sehingga bentuk dari tulisan pada isi penelitian ini menjadi jelas, sistematis dan sangat logis.

5. Historiografi

Setelah semua sumber sudah didapatkan dan ditafsirkan, kemudian semua hasil penelitian disajikan dalam bentuk tulisan

atau cara penulisan kembali kejadian-kejadian masa lalu, dalam historiografi ini menyajikan bagaimana peristiwa itu dapat kita tulis dan pahami. Penulisan ini bukan hanya tentang bagaimana sejarah itu bisa ditulis tetapi menganalisis cerita masa lalu dibentuk.

I. Sistematika Penulisan

Penulisan ini disusun atas pembagian bab dan sub bab sebagai berikut.

Bab I ini akan membahas mengenai pendahuluan yang meliputi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, tinjauan pustaka, landasan teori, metode penelitian, dan sistematika penulisan dari topik penelitian penulis.

Bab II akan membahas urgensi jalan tol secara umum. Dengan sub bab pokok yaitu asal-usul perkembangan awal Jalan Tol di Indonesia, infrastruktur dalam kebijakan pembangunan Orde Baru, perubahan ruang dan dinamika wilayah, serta dasar hukum dan kelembagaan awal.

Bab III akan membahas tentang bagaimana pembangunan dan pengelolaan Jalan Tol Jagorawi dari tahun (1963–2025). Dengan sub bab pokok yaitu perencanaan dan awal pembangunan Jalan Tol Jagorawi, pengelolaan dan pemeliharaan Jalan Tol Jagorawi, serta modernisasi dan perkembangan Jalan Tol Jagorawi.

Bab IV ini akan menjelaskan tentang dampak sosial dan ekonomi Jalan Tol Jagorawi terhadap masyarakat dari (1963–2025). Dengan sub bab pokok yaitu dampak sosial pembangunan

Jalan Tol Jagorawi, dampak ekonomi pembangunan Jalan Tol Jagorawi, serta kesenjangan sosial ekonomi dan perubahan pemanfaatan ruang.

Bab V akan berisi tentang penutup dengan sub pokok berupa kesimpulan, saran, dan lampiran.

