

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang berjudul “*Sejarah Jalan Tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) Tahun 1963-2025*”, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Koridor bebas hambatan Jakarta–Bogor pertama kali diusulkan oleh Ir. Soeprajogi, Menteri Pekerjaan Umum dan Tenaga (PUT), pada tahun 1963, untuk mengatasi "entropi ruang" dan kepadatan di jalur arteri konvensional Jalan Raya Bogor. Perpres No. 2 tahun 1966 tentang Pembentukan Otoritas Jalan Raya Jagorawi, yang dikeluarkan pada akhir pemerintahan Presiden Soekarno, memperkuat komitmen awal. Kemajuan proyek ini sempat terhambat oleh krisis ekonomi dan ketidakpastian politik nasional pada tahun 1966. Proyek ini diubah menjadi "proyek demonstrasi" untuk modernisasi infrastruktur nasional selama pemerintahan Presiden Soeharto. Konstruksi dikerjakan oleh konsultan internasional (Amman-Whitney & Trans Asia Engineering) dan kontraktor utama (Hyundai Construction Ltd. Co dari Korea Selatan) melalui dana hibah dan pinjaman dari USAID Amerika Serikat. Jalan Tol Jagorawi sepanjang 59 km pertama di Indonesia secara resmi dibuka pada 9 Maret 1978. PT Jasa Marga (Persero) didirikan oleh negara pada tahun 1978 untuk mengelola jalan tol berbayar ini. Ketika UU No. 38 Tahun 2004, undang-undang baru yang memungkinkan

konsorsium swasta berpartisipasi, tata kelola jalan raya ini akan berubah dari dominasi penuh negara (berpusat di negara) ke komersialisasi pasar. Pada tahun 2025, PT Jasa Marga akan diubah menjadi perusahaan publik (Tbk) yang melantai di bursa efek.

2. Tol Jagorawi mengurangi ruang dan waktu, yang menghasilkan penduduk komuter lintas wilayah dan mendorong suburbanisasi. Sebaliknya, efek sosial negatifnya mencakup konflik pembebasan lahan, alih fungsi lahan produktif agraris, dan gesekan ruang sosial di mana masyarakat lokal di pinggiran tol sering mengalami keterbatasan akses terhadap struktur tata ruang baru. Secara keseluruhan, Tol Jagorawi berhasil mengubah struktur ekonomi regional Kota dan Kabupaten Bogor dari sektor agraris ke sektor tersier seperti jasa, manufaktur, perkantoran komersial, dan pariwisata. Tol ini meningkatkan PDRB regional dan menghasilkan pendapatan pajak yang signifikan bagi kas negara. Namun, paradoks pembangunan terjadi secara mikro ketika keuntungan dari efisiensi ekonomi tidak didistribusikan secara merata. Setelah mencapai Break Even Point (BEP) pada 2017, aset infrastruktur yang telah mencapai Break Even Point (BEP) telah dialihgunakan sebagai aset jangka panjang untuk pembiayaan infrastruktur nasional lainnya. Selain itu, pelaku usaha kecil di jalur arteri lama mengalami penurunan aktivitas ekonomi, dan tarif tol flat dianggap kurang proporsional bagi pengguna jarak pendek.

B. Saran

1. Bagi Pemerintah harus meningkatkan keadilan dalam pengelolaan pembangunan jalan tol, khususnya dalam proses pembebasan lahan agar lebih transparan dan partisipasi. Selain itu, alih fungsi lahan produktif harus diawasi agar mata pencaharian masyarakat tidak berkurang dan pemerintah juga harus membuat kebijakan tarif tol yang lebih proporsional.
2. Bagi Pihak Pengelola untuk menghindari memberatkan pengguna jarak dekat, pengelola harus mempertimbangkan sistem tarif yang lebih fleksibel yang mempertimbangkan jarak tempuh pengguna. Selain itu, pengelola dapat membantu pertumbuhan ekonomi lokal dengan menyediakan ruang usaha atau akses ke jalan tol.
3. Bagi penelitian selanjutnya, dikarenakan penelitian ini masih terbatas untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik tentang pembangunan Jalan Tol Jagorawi, penelitian selanjutnya harus menggunakan pendekatan yang lebih luas, seperti analisis kuantitatif dampak ekonomi, studi dampak lingkungan, dan perbandingan dengan jalan tol lain.