

TRANSFORMASI PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAERAH (STUDI KASUS: PILOT PROJECT PROVINCIAL ROAD IMPROVEMENT & MAINTENANCE DI NUSA TENGGARA BARAT)

Agita Widjajanto¹, Dedy Gunawan¹, dan Muh. Mirza Ariestantiyo¹

¹Subdit Bimbingan Teknik Jalan Daerah, Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian PUPR
E-mail: bimtekjd@yahoo.co.id
E-mail: muhammadmirzaaries@gmail.com

Abstrak. Pada tahun 2016 kemandapan jalan provinsi hanya sebesar 69,81% dan jalan kabupaten/kota hanya sebesar 58,85%. Angka tersebut masih jauh dari target 2019, yaitu 75% untuk jalan provinsi dan 65% untuk jalan kabupaten/kota. Paper ini mendeskripsikan tentang Pilot Project Provincial Road Improvement & Maintenance (PRIM) di Nusa Tenggara Barat. Kementerian PUPR bekerja sama dengan Pemerintah Australia yaitu dalam bentuk bantuan hibah dan juga pengawasan secara teknis. Melalui Pilot Project ini Kementerian PUPR bertujuan untuk meningkatkan tata kelola, kualitas, dan nilai ekonomi yang sepadan (value for money) untuk pemeliharaan jalan provinsi. Pendekatan yang digunakan selama program PRIM berjalan adalah dengan memberikan insentif kepada pemerintah daerah terhadap tata kelola dan hasil pemeliharaan jalan lebih baik, memperkuat prosedur pemerintah yang ada, serta menerapkan verifikasi yang ketat. Selain itu juga melalui program PRIM, Kementerian PUPR berusaha untuk menerapkan pola pikir baru kepada penyelenggara jalan, yaitu penyelenggara jalan harus lebih mengutamakan pekerjaan pemeliharaan rutin dan *Backlog-Minor Works* (BMW) dibandingkan dengan pemeliharaan periodik, rehabilitasi, dan pembangunan jalan baru. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi literatur, wawancara kepada instansi terkait, dan kunjungan ke lapangan. Dari hasil lapangan yang sudah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa Program PRIM dapat meningkatkan kualitas kemandapan jalan dari 61,8% menjadi 72,1% dan juga memberikan suatu pola pikir yang baik tentang penyelenggaraan jalan kepada pemerintah daerah.

Kata kunci: Jalan Daerah, Kemandapan Jalan, Kementerian PUPR, Pilot Project, PRIM.

I. PENDAHULUAN

Jalan merupakan infrastruktur yang sangat penting untuk menunjang kegiatan ekonomi dan melayani pergerakan manusia maupun barang. Dari total semua pergerakan barang dan manusia, infrastruktur jalan melayani 70% dari total pergerakan angkutan barang dan 82% dari total pergerakan angkutan penumpang. Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa tingkat kemandapan jalan menjadi hal yang perlu mendapat perhatian khusus dari pemerintah.

Jalan dibagi menjadi lima klasifikasi jika dilihat dari statusnya, yaitu: jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Penyelenggaraan jalan nasional menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, penyelenggaraan jalan provinsi/kabupaten/kota menjadi tanggung jawab pemerintah daerah masing-masing, dan penyelenggaraan jalan desa menjadi tanggung jawab

pemerintah desa. Berdasarkan data Ditjen Bina Marga tahun 2014, kemandapan jalan nasional sudah mencapai 94%, jalan provinsi masih 68% dan untuk jalan kabupaten/kota masih sebesar 58%. Angka tersebut masih jauh dari target kemandapan jalan provinsi dan kabupaten/kota pada tahun 2019 yaitu masing-masing sebesar 75% dan 65%. Padahal total panjang jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota berkontribusi kurang lebih 90% dari total panjang jaringan jalan di Indonesia. Tentu saja hal ini harus menjadi salah satu perhatian

Situasi ini terjadi sebagai dampak dari masalah pembiayaan dan institusi terkait, termasuk didalamnya:

- Proses perencanaan, pemrograman dan penganggaran yang kurang tepat
- Alokasi dana untuk jalan secara keseluruhan tidak mencukupi
- Dana yang tersedia umumnya terkonsentrasi pada

- proyek-proyek utama (jalan baru dan rehabilitasi), sedangkan untuk pemeliharaan terabaikan
- d. Pekerjaan pemeliharaan yang dilakukan kualitasnya kurang baik
 - e. Keterbatasan kapasitas penyelenggara jalan daerah dan kurangnya pelatihan
 - f. Pengaturan tata kelola yang ada saat ini belum dapat mengakomodasi keterlibatan pengguna jalan yang memadai terhadap performa Pemerintah Daerah (Pemda) atas pengelolaan jalan

Permasalahan-permasalahan di atas dapat menghambat usaha-usaha peningkatan dan percepatan pembangunan yang berkelanjutan. Ditambah lagi dengan kecenderungan dari pembuat kebijakan yang lebih mengutamakan pembangunan jalan baru dan rekonstruksi dibandingkan dengan pemeliharaan rutin dan berkala. Hal tersebut dapat menyebabkan jalan lebih cepat rusak dan mempersingkat umur ekonomis dari layanan jalan tersebut. Dengan demikian kegiatan penanganan jalan hanya berkisar pada siklus rekonstruksi – kerusakan – rehabilitasi yang membutuhkan biaya yang lebih mahal jika dibandingkan dengan pemeliharaan rutin jalan yang tepat waktu, mutu, dan biaya. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) yang mempunyai tugas untuk melakukan pembinaan teknis jalan daerah mempunyai tugas untuk meningkatkan dukungan Pemerintah Pusat atas penanganan jalan daerah supaya pengelolaannya menjadi lebih efektif sebagaimana tercantum dalam Renstra Kementerian PUPR 2015-2019.

Salah satu upaya Kementerian PUPR untuk mengatasi berbagai masalah tersebut adalah dengan meningkatkan peran Pemerintah Daerah dalam pembangunan infrastruktur jalan daerah melalui Program Hibah Peningkatan Kinerja dan Pemeliharaan Jalan Provinsi yaitu *Provincial Road Improvements and Maintenance (PRIM)* yang pada tahun 2017 mulai melakukan program percontohan untuk penanganan jalan kabupaten. PRIM merupakan kerjasama antara Pemerintah Australia dan Pemerintah Indonesia melalui program *Indonesia Infrastructure Initiative (IndII)* yang sudah berjalan dari tahun 2013 di Provinsi Nusa Tenggara Barat.

Tujuan dari program PRIM adalah meningkatkan kapabilitas Pemerintah Daerah dalam pengelolaan dan pemeliharaan jalan provinsi dan kabupaten; termasuk dorongan kepada Pemerintah Daerah untuk meningkatkan alokasi untuk pemeliharaan jalan dengan memberikan dana hibah sebesar maksimal 40% dari dana penyelenggaraan jalan yang telah dikeluarkan terlebih dahulu dari APBD daerah. Lingkup dari kegiatan PRIM ini adalah meliputi:

- a. Kegiatan Fisik Jalan
 - Kegiatan pemeliharaan rutin jalan termasuk *backlog and minor works*
 - Pemeliharaan berkala jalan
 - Kegiatan rehabilitasi dan peningkatan jalan
- b. Kegiatan Fisik Non-Jalan
 - Pengadaan peralatan survei jalan

- Pengadaan peralatan pemeliharaan rutin jalan
 - Pengadaan kendaraan operasional
- c. Kegiatan Non-Fisik
 - Peningkatan kapasitas
 - Peningkatan peran FLLAJ
 - Penerapan *Provincial Road Management System (PRMS)*

Manfaat dari penulisan makalah ini adalah memberikan wawasan kepada penyelenggara jalan, khususnya penyelenggara jalan daerah, mengenai tata kelola dan penanganan jalan daerah yang lebih baik, efektif, dan efisien sehingga dapat meningkatkan kemantapan jalan dan dapat memenuhi target kemantapan jalan daerah tahun 2019. Selain itu juga diharapkan makalah ini dapat menjadi suatu pegangan bagi para praktisi dan konsultan dalam melakukan tugasnya dalam membantu instansi pemerintah.

II. METODOLOGI

Provincial Road Improvements & Maintenance (PRIM) menggunakan mekanisme yang berbeda jika dibandingkan dengan skema bantuan dana pusat ke daerah lainnya. PRIM menggunakan mekanisme *reimbursement*, dimana pemerintah daerah harus melakukan *pre-financing* terlebih dahulu. Pemerintah daerah akan mendapatkan *reimbursement* setelah pekerjaan fisik telah selesai dan sudah dilakukan verifikasi oleh tim verifikator yang telah ditunjuk sebelumnya. Total *reimbursement* yang dapat diberikan kepada pemerintah daerah adalah setinggi-tingginya 40% dari nilai yang dapat dipertanggungjawabkan berdasarkan hasil verifikasi atau dengan batas maksimum sebagaimana tercantum dalam Surat Persetujuan Penerusan Hibah (SPPH) yang diterbitkan oleh Kementerian Keuangan. Dalam melakukan pencairan dana hibah kepada pemerintah daerah berdasarkan *output* dengan mengacu kepada *Reference Unit Cost (RUC)* yang tercantum dalam *Project Management Manual (PMM)* untuk setiap *output* yang dinyatakan memenuhi syarat.

Pelaksanaan hibah dituangkan dalam dalam Perjanjian Penerusan Hibah (PPH) antara menteri keuangan atau Kuasa Menteri Keuangan dan Kepala Daerah bersangkutan dengan mengacu pada ketentuan PMKNo 188 tahun 2012 tentang Hibah dari Pemerintah Pusat kepada Pemda. Pola hibah dalam program ini adalah berdasarkan hasil kinerja yang terukur atas pekerjaan yang dilaksanakan oleh Pemda berdasarkan hasil verifikasi yang dilakukan oleh Tim Teknis Ditjen Bina Marga.

Berikut ini adalah tahapan dari Program PRIM mulai dari tahap persiapan hingga tahap pelaksanaan.

a. Tahap Persiapan

Tahap persiapan program hibah dilaksanakan baik di Tingkat Pusat maupun di Tingkat Daerah. Tahap Persiapan untuk Program PRIM:

1. Penentuan kriteria dan pendataan Daerah calon penerima hibah.
2. Sosialisasi Program Hibah Jalan Provinsi dan

- kemungkinan dapat diperluas ke Kabupaten/Kota.
 3. Pembentukan Tim Teknis DJBM.
 4. Penyusunan PMM.
 5. Penyampaian surat minat dan usulan program dari Pemda kepada DJBM dengan tembusan kepada Deputi Sarana dan Prasarana Bappenas dan DJPK Kementerian Keuangan.
 6. Penilaian terhadap daerah yang layak sebagai penerima hibah dengan kriteria dan kinerja daerah.
 7. Penyampaian surat usulan nama daerah calon penerima hibah dan rincian jumlah dana hibah.
 8. Penetapan daerah penerima program hibah melalui penerbitan Surat Penetapan Penerusan Hibah (SPPH)
 9. Penyusunan dan Penandatanganan Perjanjian Penerusan Hibah (PPH).
- b. Tahap Pelaksanaan

Tahap pelaksanaan Program PRIM di tingkat pusat adalah sebagai berikut:

1. Melaksanakan kegiatan *monitoring* dan evaluasi secara berkala.
2. Melaksanakan verifikasi berdasarkan permintaan dari Pemda atas pencapaian hasil kegiatan.
3. Penerbitan Surat Rekomendasi Teknis atas hasil verifikasi yang disampaikan kepada Pemda dan DJPK.

Tahap Pelaksanaan Program PRIM di tingkat daerah adalah sebagai berikut:

1. Penyiapan dokumen *Detail Engineering Design* (DED) dan dokumen pengadaan barang dan jasa.
2. Penyusunan rencana anggaran tahunan (DPA APBD) sesuai dengan rencana penerimaan dana hibah.
3. Proses pengadaan barang dan jasa.
4. Pelaksanaan kegiatan fisik dan non fisik.
5. Pelaksanaan pengawasan, kegiatan *monitoring*, dan evaluasi secara berkala.
6. Permintaan verifikasi atas pencapaian hasil kegiatan fisik dan non fisik kepada Tim Teknis DJBM.

Yang membedakan Program PRIM dengan skema penyelenggaraan jalan yang lain adalah adanya tahap verifikasi pekerjaan yang dilakukan oleh Tim Teknis yang dibantu oleh *Program Management Consultant* (PMC). Verifikasi pekerjaan akan dilaksanakan setelah pekerjaan fisik telah diselesaikan oleh pemda dan pemda mengajukan permohonan verifikasi kepada tim teknis. Tim teknis terdiri dari beberapa unsur dari beberapa Kementerian/Lembaga, yaitu Kementerian PUPR, Kementerian Keuangan, Kementerian Dalam Negeri, dan Kementerian PPN/Bappenas. Setelah verifikasi telah dilakukan, tim teknis beserta PMC menyusun laporan verifikasi yang kemudian akan diberikan kepada Ditjen Perimbangan Keuangan di Kementerian Keuangan untuk dilakukan *disbursement* dana hibah yang sesuai dengan hasil verifikasi tim teknis.

Metode penelitian yang digunakan adalah studi literatur dari Manual Manajemen Proyek PRIM yang

dikeluarkan oleh Ditjen Bina Marga, *Extension Program Milestone 4: PIUC Lessons Learned 2013-2015* yang dikeluarkan oleh Konsultan IndII, dan *Peer Review* yang sudah dilakukan oleh Konsultan IndII terhadap Program PRIM. Kemudian metode penelitian yang dilakukan selanjutnya adalah melakukan wawancara dengan Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Nusa Tenggara Barat, Konsultan IndII selaku *Project Management Consultant (PMC)*, *Project Implementation Unit Consultant (PIUC)*, dan Kontraktor yang melaksanakan pekerjaan fisik. Selain itu juga melakukan kunjungan lapangan ke ruas jalan yang ditangani dengan menggunakan konsep PRIM yaitu ruas jalan Penunjuk-Mt. Ajan-Sp. Pengantap yang termasuk dalam Paket *Long Segment* P15. Kunjungan lapangan dilakukan pada saat Tim Teknis Pemerintah Pusat melakukan verifikasi pekerjaan lapangan pada tahun anggaran 2016.

III. HASIL PENERAPAN PROGRAM PRIM

Program PRIM telah dilaksanakan mulai dari tahun 2012 dan masih terus berjalan hingga sekarang. Selama tahun 2013 hingga tahun 2015, telah dilakukan pencairan hibah sebanyak 4 tahap dengan alokasi dana hibah untuk konstruksi sebesar Rp 112.000.000.000 dan insentif institusi Rp 10.000.000.000. Berikut ini adalah keempat tahap pencairan hibah selama tahun 2013-2015.

- a. Tahap I-Pencairan dana setinggi-tingginya 5% dari dana hibah untuk Konstruksi
- b. Tahap II-Pencairan dana setinggi-tingginya 25% dari dana hibah dan 50% dana hibah untuk insentif institusi.
- c. Tahap III-Pencairan dana setinggi-tingginya 50% dari dana hibah konstruksi.
- d. Tahap IV-Pencairan dana setinggi-tingginya 20% dari dana hibah konstruksi dan 50% dana hibah untuk insentif institusi.

Kemudian pada tahun 2016 Program PRIM diperpanjang dengan penambahan nilai hibah sebesar Rp 50.000.000.000. Sehingga total nilai hibah pada tahun 2016 sebesar Rp 62.000.000.000 jika ditambah dengan sisa dana hibah tahun 2013-2015. Dana hibah tersebut dibagi menjadi 2 bagian, yaitu alokasi untuk konstruksi sebesar Rp 55.500.000.000 dan alokasi untuk insentif instansi sebesar Rp 6.500.000.000. Pencairan dana hibah tahun 2016 dilakukan melalui 2 tahap, yaitu:

- a. Tahap V-Pencairan hibah untuk insentif institusi setinggi-tingginya 40% dari Rp 6.500.000.000 dan penggantian dana hibah untuk konstruksi yang telah terverifikasi.
- b. Tahap VI-Pencairan hibah untuk insentif institusi setinggi-tingginya 60% dari Rp 6.500.000.000 dan penggantian dari dana hibah untuk Konstruksi yang telah terverifikasi dengan nilai setinggi-tingginya sejumlah sisa hibah yang telah ditetapkan dalam SPPH 2016.

Kemudian Program PRIM diperpanjang lagi untuk

tahun 2017 dengan penambahan nilai dana hibah sebesar Rp 80.000.000.000 dan dengan penambahan pemerintah daerah penerima dana hibah yaitu Kabupaten Lombok Barat. Dana hibah tersebut akan dibagi menjadi 2, yaitu alokasi dana hibah untuk Provinsi Nusa Tenggara Barat dengan nilai Rp 66.000.000.000 dan Kabupaten Lombok Barat dengan nilai Rp 14.000.000.000. Dana hibah tahun 2017 akan dicairkan dalam 2 tahap, yaitu:

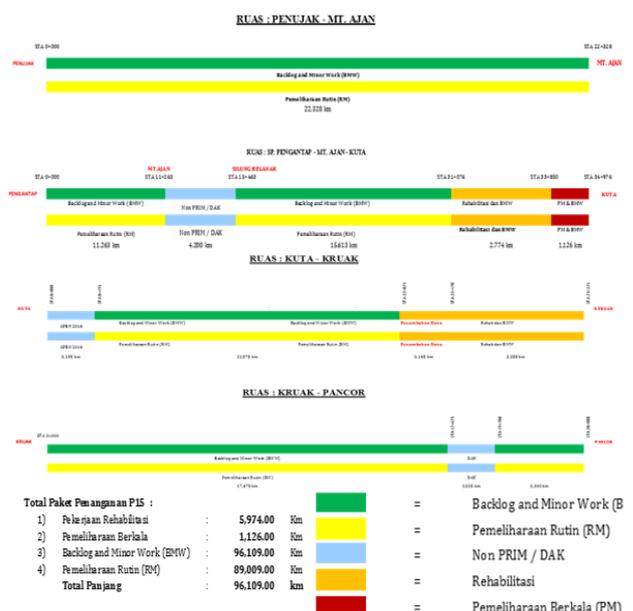
- a. Tahap VII-Pencairan dana hibah untuk insentif institusi setinggi-tingginya 50% dari Rp 6.000.000.000 dan penggantian dana hibah untuk konstruksi yang telah terverifikasi untuk Provinsi NTB. Serta pencairan dana hibah untuk insentif institusi setinggi-tingginya Rp 1.300.000.000 dan penggantian dana hibah untuk konstruksi yang telah terverifikasi Kabupaten Lombok Barat.
- b. Tahap VIII-Pencairan hibah untuk insentif institusi setinggi-tingginya 50% dari Rp 6.000.000.000 dan penggantian dari dana hibah untuk konstruksi yang telah terverifikasi dengan nilai setinggi-tingginya sejumlah sisa hibah yang telah ditetapkan dalam SPPH 2017 untuk Provinsi NTB. Serta pencairan hibah untuk institusi setinggi-tingginya 50% dari Rp 1.300.000.000 dan penggantian dari dana hibah untuk konstruksi yang telah terverifikasi dengan nilai setinggi-tingginya sejumlah sisa hibah yang telah ditetapkan dalam SPPH 2017.

Hal selanjutnya yang telah dilakukan pada Program PRIM adalah penerapan kontrak *Long Segment* seperti pada paket P15 Penunjuk-Mt. Ajan-Sp. Pengantap; Mt. Ajan-Selong Belanak-Kuta-Kruak-Pancor dengan total panjang 95 km. Berikut ini adalah beberapa perbedaan kontrak *long segment* yang diterapkan di Program PRIM dengan kontrak yang biasa.

- a. *Multi Years Contract* - 2 tahun dan *Single Year Contract* - 6-9 bulan;
- b. Setiap kontrak terdiri dari: pemeliharaan rutin (RM), *backlog and minor works* (BMW/rutin plus), *holding treatment*, pemeliharaan berkala dan rehabilitasi;
- c. Panjang penanganan setiap kontrak: 50-135 Km;
- d. Daftar mobilisasi peralatan untuk pemeliharaan rutin diuraikan di dalam dokumen Lelang dan Kontrak;
- e. Masing-masing ada BoQ. BoQ untuk pemeliharaan rutin, BMW dilarang untuk dikurangi dan diperbolehkan BoQ pemeliharaan berkala/rehabilitasi di pindahkan untuk RM & BMW;
- f. Setiap bulan dilakukan survei di ruas pemeliharaan rutin dan volume di mutakhirkan;
- g. MC bisa diproses pembayaran jika "Pemeliharaan Rutin, BMW" dilaksanakan sesuai jadwal pelaksanaan yang disetujui;
- h. Komponen untuk "Road Safety" sekitar 10-14% dari Nilai Kontrak;
- i. Kelengkapan Jalan untuk Road Safety masuk dalam kontrak fisik-marka Jalan, CAM/chevron, patok pengarah, rambu lalu-lintas, rel pengaman, trotoar,

- kerb dan rambu-rambu sementara untuk pelaksanaan kegiatan konstruksi;
- j. Pembuatan saluran/drainase sampai dengan outlet (kadang-kadang sampai dengan diluar rumija)
- k. Kebutuhan volume saluran/drainase utk saluran normal dan dengan mortar wajib dipenuhi sejak tahap DED sampai dengan pelaksanaan;
- l. Jadwal Pelaksanaan dalam S Curve dibuat 4 jadwal terpisah, yaitu:
 1. pemeliharaan rutin jalan
 2. *backlog and minor works*
 3. *holding treatment*
 4. pemeliharaan berkala
 5. rehabilitasi

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, Program PRIM berusaha untuk menerapkan suatu pola pikir baru kepada pemerintah daerah tentang penyelenggaraan jalan, yaitu penyelenggara jalan harus lebih mengutamakan pekerjaan pemeliharaan rutin dan *backlog and minor works* dibandingkan dengan pembangunan jalan baru dan peningkatan jalan. Pola pikir tersebut berusaha diterapkan agar kemandapan jalan eksisting tetap terjaga dan/atau bahkan dapat meningkat sehingga dapat memenuhi target RPJMN 2015-2019 yaitu 65% untuk jalan kabupaten dan 75% untuk jalan provinsi. Berikut ini adalah data kemandapan Jalan Provinsi Nusa Tenggara Barat dari tahun 2010 hingga tahun 2016.



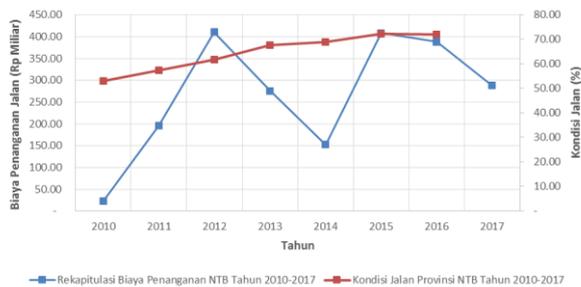
Gambar 1. Stripmap paket P15 Penunjuk-Mt. Ajan-Sp. Pengantap; Mt. Ajan-Selong Belanak-Kuta-Kruak-Pancor

Dapat dilihat pada Gambar 2 bahwa kemandapan jalan dari Provinsi NTB terus meningkat walaupun alokasi anggaran untuk penyelenggaraan jalan tidak mempunyai kecenderungan tertentu, terkadang naik terkadang turun. Hal itu menunjukkan bahwa alokasi anggaran untuk penyelenggaraan jalan bukanlah faktor utama untuk dapat meningkatkan kemandapan jalan

melainkan penyelenggaraan jalan yang baik dan mengutamakan pemeliharaan rutin lah yang dapat meningkatkan kemandapan jalan. Tata kelola penyelenggara jalan serta keterlibatan publik dalam pengawasan jalan untuk dapat meningkatkan transparansi, yaitu melalui Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan (FLLAJ), juga menjadi hal yang penting dalam penyelenggaraan jalan yang baik. Berikut ini adalah beberapa perbandingan kondisi pada suatu jalan di Provinsi NTB sebelum dan sesudah penerapan Program PRIM.

Tabel 1 Alokasi anggaran untuk jalan provinsi NTB

No	Tahun anggaran	Alokasi anggaran (Rp Milliar)				Kondisi jalan
		APBD 1	DAK	PRIM	Total	
1	2010	7,79	14,86	-	22,65	52,9
2	2011	175,71	19,5	-	195,21	57,35
3	2012	389,18	20,88	-	410,06	61,8
4	2013	251,16	18,93	5,3	275,39	67,56
5	2014	59,5	21,36	71,48	152,34	68,99
6	2015	45,69	179,68	183,17	408,53	72,37
7	2016	46,93	201,99	138,75	387,67	72,1
8	2017	38,03	99,65	150	287,68	



Gambar 2. Grafik kemandapan jalan dan alokasi anggaran untuk jalan provinsi NTB tahun 2010-2017



Gambar 3. Jalan provinsi NTB sebelum program PRIM:



Gambar 4. Jalan provinsi NTB setelah program PRIM

IV. KESIMPULAN

Dari pembahasan dari bab sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa perubahan pola pikir yang diterapkan dalam Program PRIM dapat meningkatkan kemandapan jalan di Provinsi NTB. Pola pikir yang diterapkan dalam Program PRIM adalah penyelenggara jalan harus mengutamakan pemeliharaan rutin dan *Backlog and Minor Works* dibandingkan dengan peningkatan atau pembangunan jalan baru. Selain itu juga tata laksana yang baik di dalam penyelenggara jalan serta keterlibatan publik dalam pengawasan jalan juga menjadi hal yang harus diutamakan dalam penyelenggaraan jalan daerah yang biasanya memiliki anggaran yang tidak begitu besar.

Langkah yang harus dilakukan selanjutnya adalah bagaimana cara untuk dapat menerapkan pola pikir tersebut di daerah lain sehingga target kemandapan jalan daerah tahun 2019 dapat tercapai. Tantangan selanjutnya adalah bagaimana Kementerian PUPR dapat menerapkan sistem yang dianut oleh Program PRIM ke 34 provinsi dan 541 kabupaten/kota di Indonesia. Kementerian PUPR harus dapat membuat sistem verifikasi yang lebih sederhana, sistem kelembagaan di pusat yang lebih baik karena harus mengawasi 34 provinsi dan 541 kabupaten/kota, dan meningkatkan keterlibatan publik melalui FLLAJ di daerah.

DAFTAR PUSTAKA

- Ditjen Bina Marga, 2016, Manual Manajemen Proyek Amandemen 4, Jakarta: Ditjen Bina Marga.
- IndII, 2017, *2017 Extension Program Milestone 4: PIUC Lessons Learned 2013-2015*, Jakarta: IndII
- IndII, 2017, *Peer Review*, Jakarta: IndII