

PERAN FORUM LALULINTAS ANGKUTAN JALAN DALAM PENYELENGGARAAN JALAN DAERAH

Dedy Gunawan

Sub-Direktorat Bimbingan Teknis Jalan Daerah
Direktorat Jalan Bebas Hambatan
Perkotaan dan Fasilitasi Jalan Daerah
Direktorat Jenderal Bina Marga
bimtekjd@yahoo.co.id

Ariyanto Raditya Utomo

Sub-Direktorat Bimbingan Teknis Jalan Daerah
Direktorat Jalan Bebas Hambatan
Perkotaan dan Fasilitasi Jalan Daerah
Direktorat Jenderal Bina Marga
bimtekjd@yahoo.co.id

Abstract

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019 mandates provincial road stabilization targets of 75% and district/city roads of 65%. However, in 2016 the provincial road stability only amounted to 69.81%, while the district / city roads only amounted to 58.85%. Through Provincial Road Improvement and Maintenance (PRIM) Provincial Road Improvement and Maintenance (PRIM) Grants Program is expected to increase the capability of local government in the management and maintenance of provincial and district roads; including encouragement to Local Government to increase the allocation for road maintenance by providing grant funds of up to 40%. The results of the PRIM program in NTB province stability of roads is maintained and up from 62% (2012) to 72% (2016). On the other hand, in order to improve the governance of road operators and public involvement in road monitoring, the program involves Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan (FLLAJ) as community representatives. FLLAJ is tasked to receive various complaints and enter from the community related to PRIM program and follow up the form of input to the Regional Device Work Unit (SKPD). By involving the community directly will be very helpful in terms of monitoring activities. The community also has a sense of ownership of the road infrastructure in the region.

Keywords: FLLAJ, Local Road, Society, PRIM

Abstrak

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019 mengamanatkan target kemantapan jalan provinsi sebesar 75% dan jalan kabupaten/kota sebesar 65%. Namun pada tahun 2016 kemantapan jalan provinsi hanya sebesar 69,81% sedangkan jalan kabupaten/kota hanya sebesar 58,85%. Melalui Program Hibah Peningkatan Kinerja dan Pemeliharaan Jalan Provinsi, yaitu *Provincial Road Improvements and Maintenance* (PRIM) diharapkan dapat 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%. Hasil dari program PRIM di provinsi NTB, kemantapan jalan mampu terjaga dan naik dari 62% (2012) menjadi 72% (2016). Di sisi lain, untuk dapat meningkatkan tata kelola penyelenggara jalan serta keterlibatan publik dalam pengawasan jalan, program ini melibatkan Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan (FLLAJ) sebagai perwakilan masyarakat. FLLAJ bertugas untuk menerima berbagai macam keluhan dan masukan dari masyarakat terkait program PRIM serta melakukan tindak lanjut berupa masukan kepada Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD). Dengan terlibatnya masyarakat secara langsung akan sangat membantu dalam hal pengawasan kegiatan. Masyarakat juga menjadi mempunyai rasa kepemilikan terhadap infrastruktur jalan di daerahnya.

Kata-kata kunci: FLLAJ, Jalan Daerah, Masyarakat, PRIM

PENDAHULUAN

Jalan merupakan infrastruktur yang sangat penting untuk menunjang kegiatan ekonomi dan melayani pergerakan manusia maupun barang. Dari keseluruhan total perge-

rakan barang dan manusia, diketahui bahwa infrastruktur jalan melayani 70% dari total pergerakan angkutan barang dan 82% dari total pergerakan angkutan penumpang. Berdasarkan data tersebut dapat terlihat bahwa infrastruktur jalan merupakan sebagai salah satu prioritas utama yang berperan penting dalam menunjang kegiatan ekonomi. Dengan begitu, dapat disimpulkan pula bahwa tingkat kemantapan 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, sedangkan 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 2016, kemantapan jalan nasional sudah mencapai 94%, jalan provinsi masih 68% dan sedangkan untuk jalan kabupaten/kota masih sebesar 58%. Angka tersebut masih jauh dari target kemantapan jalan provinsi dan kabupaten/kota pada tahun 2019, yaitu masing-masing sebesar 75% untuk jalan provinsi dan 65% untuk jalan kabupaten/kota. 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 jalan daerah, termasuk di dalamnya:

- 1) Proses perencanaan, pemrograman, dan penganggaran yang kurang tepat.
- 2) Alokasi dana untuk jalan secara keseluruhan tidak mencukupi.
- 3) Dana yang tersedia umumnya terkonsentrasi pada proyek-proyek utama (jalan baru dan rehabilitasi), sedangkan untuk pemeliharaan rutin terabaikan.
- 4) Pekerjaan pemeliharaan yang dilakukan kualitasnya kurang baik.
- 5) Keterbatasan kapasitas penyelenggara jalan daerah dan kurangnya pelatihan.
- 6) 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 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 adalah melalui Program Hibah Peningkatan Kinerja dan Pemeliharaan Jalan Provinsi, yaitu *Provincial Road Improvements and Maintenance* (PRIM) yang berjalan sejak tahun 2013. Kemudian sejak tahun 2017, program PRIM mulai melakukan percontohan untuk penanganan jalan kabupaten. Program PRIM merupakan kerjasama antara Pemerintah Australia dan Pemerintah Indonesia melalui program *Indonesia Infrastructure Initiative* (IndII).

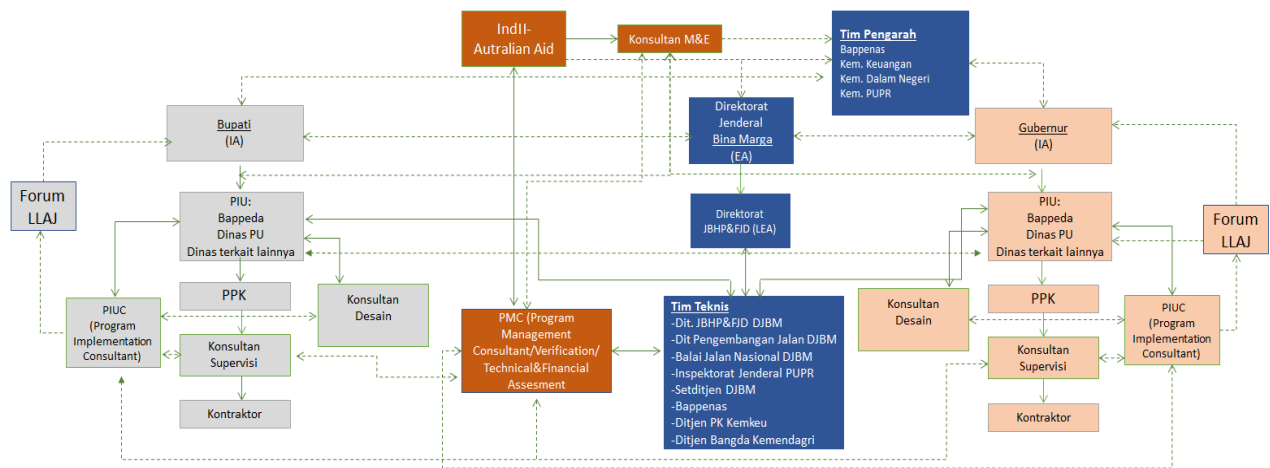
Tujuan program PRIM adalah meningkatkan kapabilitas Pemerintah Daerah dalam pengelolaan dan pemeliharaan jalan provinsi dan kabupaten; termasuk dorongan kepada Pemerintah Daerah untuk meningkatkan alokasi untuk pemeliharaan jalan dengan memberikan dana hibah sebesar maksimal 40% dari dana penyelenggaraan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

- 1) Kegiatan Fisik Jalan; mencakup kegiatan pemeliharaan rutin jalan termasuk *backlog and minor works*, pemeliharaan berkala jalan, dan kegiatan rehabilitasi dan peningkatan jalan;
- 2) Kegiatan Fisik Non-Jalan; mencakup pengadaan peralatan survei jalan, pengadaan peralatan pemeliharaan rutin jalan, dan pengadaan kendaraan operasional;
- 3) Kegiatan Non-Fisik; mencakup peningkatan kapasitas, peningkatan peran FLLAJ, dan penerapan *Provincial Road Management System* (PRMS).

KELEMBAGAAN PRIM

Provincial Road Improvements and Maintenance (PRIM) menggunakan mekanisme yang berbeda jika dibandingkan dengan skema bantuan dana pusat ke daerah lainnya. PRIM menggunakan mekanisme *reimbursement*, di mana 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 dari Pemerintah Pusat. 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 PMK No. 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.



Sumber: PMM Amandemen 4 PRIM (2017)

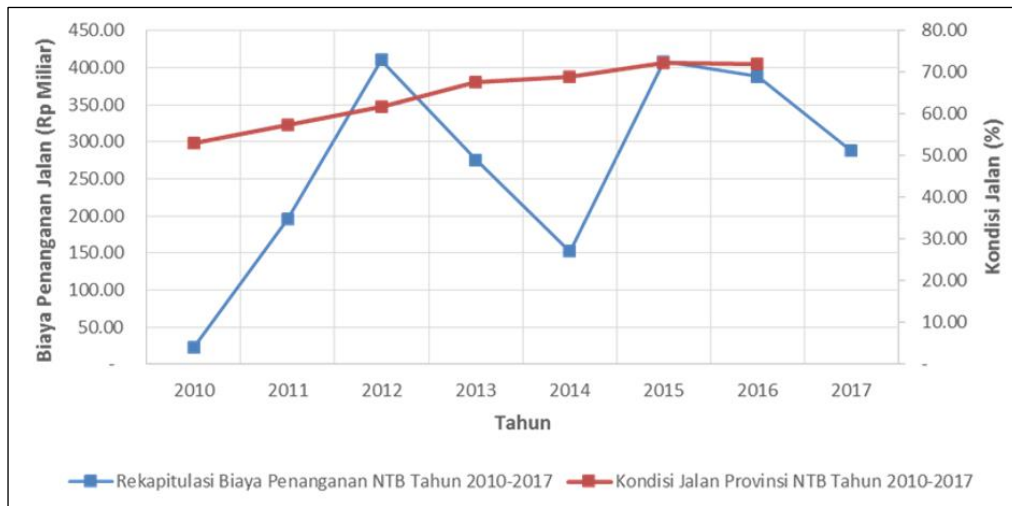
Gambar 1 Struktur Organisasi PRIM

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). 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 menyusun laporan verifikasi yang kemudian akan direkomendasikan kepada Ditjen Perimbangan Keuangan di Kementerian Keuangan untuk dilakukan *disbursement* dana hibah yang sesuai dengan hasil verifikasi tim teknis.

Tabel 1 Alokasi Anggaran untuk Jalan Provinsi NTB

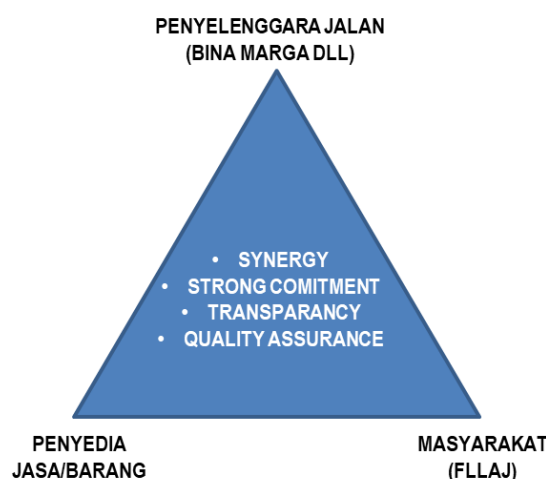
No	Tahun Anggaran	Alokasi Anggaran (Rp Miliar)				Kondisi Jalan (%)	Panjang Jalan (km)	Keterangan
		APBD	DAK	PRIM	Total			
1	2010	7,79	14,86	-	22,65	52,90	<ul style="list-style-type: none"> • Program PRIM mulai berjalan tahun 2013. • Pada tahun 2015 sepanjang 314,31 km jalan provinsi yang berada dalam kondisi mantap, ditingkatkan statusnya menjadi jalan nasional. 	
2	2011	175,71	19,50	-	195,21	57,35		
3	2012	389,18	20,88	-	410,06	61,80		
4	2013	251,16	18,93	5,30	275,39	67,56		
5	2014	59,50	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	72,10		
8	2017	38,03	99,65	150,00	287,68			

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 2016.



Gambar 2 Grafik Kemantapan Jalan dan Alokasi Anggaran untuk Jalan Provinsi NTB Tahun 2010-2017

Dapat dilihat pada Gambar 2 bahwa kemantapan 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 kemantapan jalan melainkan tata kelola penyelenggaraan jalan yang baik dan mengutamakan pemeliharaan rutin merupakan faktor lain yang dapat meningkatkan kemantapan jalan. Keberhasilan program PRIM tersebut tidak lepas dari peran tiga komponen utama, yang terdiri atas: penyelenggara jalan, penyedia jalan, dan perwakilan masyarakat, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 3. 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.



Gambar 3 Kelembagaan PRIM

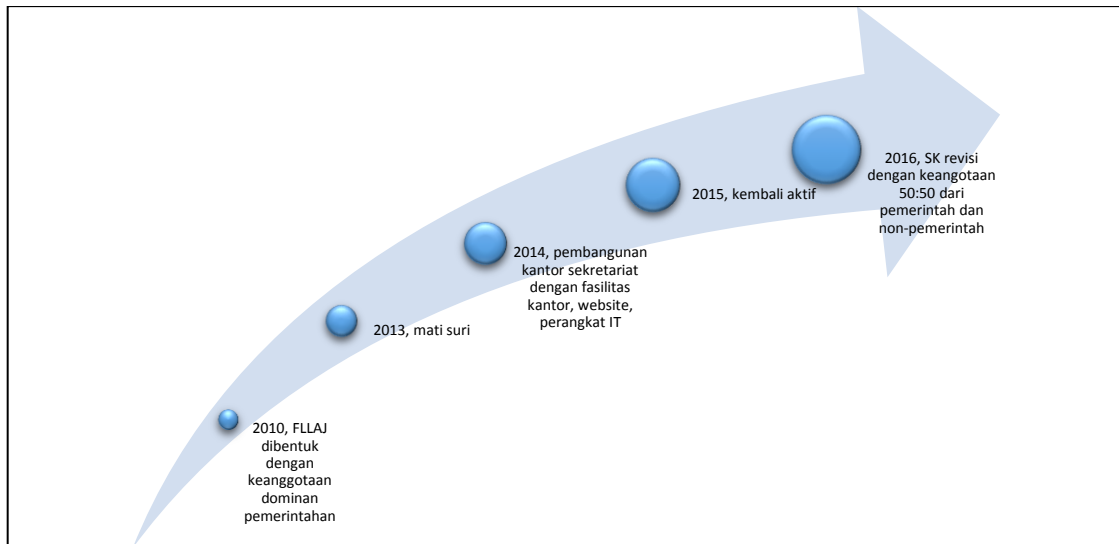
Penyelenggara jalan di tingkat pusat, yaitu Direktorat Jenderal Bina Marga (DJBM) berperan sebagai sebagai *Executing Agency* mempunyai kewenangan untuk memberikan petunjuk teknik, menyiapkan manual teknis, verifikasi teknis dan memonitor kegiatan pelaksanaan. Sedangkan Pemerintah Provinsi/Kabupaten berperan sebagai *Implementing Agency* yang dalam pelaksanaan program akan menunjuk SKPD terkait seperti Dinas Pekerjaan Umum Provinsi/Kabupaten dan Bappeda untuk bertanggung jawab atas penggunaan hibah dan pelaksanaan pekerjaan pembangunan infrastruktur.

Sebagai penyedia jasa, kontraktor dan konsultan yang ditunjuk, selain berlaku sebagai eksekutor lapangan juga bertugas dalam peningkatan dan penguatan kualitas sumber daya manusia, peralatan dan metode konstruksi yang digunakan agar sesuai dengan spesifikasi yang tertera. Kemudian perwakilan dari masyarakat untuk mengawasi atau monitoring keberjalanan program PRIM agar tetap sesuai dan menjawab kebutuhan dari masyarakat, yaitu Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan (FLLAJ). FLLAJ bertugas untuk menerima berbagai macam keluhan dan masukkan dari masyarakat terkait program PRIM serta melakukan tindak lanjut berupa masukan kepada Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD).

PERAN FORUM LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN (FLLAJ) DALAM PROGRAM PRIM

Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) sebagaimana disebutkan pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah wahana koordinasi antarinstansi penyelenggara lalulintas dan angkutan jalan. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berfungsi sebagai wahana untuk mensinergikan tugas pokok dan fungsi setiap penyelenggara lalulintas dan angkutan jalan dalam penyelenggaraan lalulintas dan angkutan jalan. Lebih rinci, berdasarkan amanat Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2011, fungsi dibentuknya FLLAJ antara lain adalah:

- 1) Sebagai koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan, menyelenggarakan, dan penyelesaian masalah-masalah lalulintas dan angkutan jalan.
- 2) Sebagai akselerator dalam mengakomodasi informasi (usulan ataupun aduan masyarakat) terhadap penyelenggaraan lalulintas dan angkutan jalan.
- 3) Sebagai bagian dari proses penyelesaian secara proporsional dalam menyelesaikan permasalahan dalam penyelenggaraan lalulintas dan angkutan jalan.



Gambar 4 Sejarah Pembentukan FLLAJ-NTB (FLLAJ-NTB, 2017)

Di Provinsi NTB, sebelum program PRIM berjalan, peran FLLAJ masih sangat terbatas dengan komposisi keanggotaan 70% pemerintah dan 30% non-pemerintah. Kemudian berdasarkan rekomendasi dari tim teknis PRIM, komposisi keanggotaan berubah menjadi sama rata, yaitu 50% bagi masing-masing pemerintah dan non-pemerintah. Berdasarkan SK Gubernur NTB No. 634 Tahun 2010 tentang Pembentukan Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Provinsi Nusa Tenggara Barat, jumlah anggota FLLAJ adalah sebanyak 49 anggota yang terdiri atas beberapa pejabat eselon II, III, dan IV Pemprov. NTB, Ditlantas Polda NTB, unsur masyarakat (LSM), akademisi, Jasa Raharja, Organda dan sebagainya, dengan peran dan tugas antara lain:

- 1) Melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan, menyelenggarakan dan penyelesaian masalah-masalah lalulintas dan angkutan jalan di Provinsi NTB.
- 2) Mengadakan rapat bulanan dan tiga bulanan untuk memantapkan aspek koordinasi dan membahas segala permasalahan yang muncul dan mencari jalan keluarnya secara proporsional.
- 3) Ikut terlibat secara aktif dalam kegiatan perencanaan pembangunan (Musrembang) terkait dengan pembangunan di bidang jalan, lalulintas, dan angkutan jalan.
- 4) Menerima masukan dari masyarakat terkait dengan jalan, lalulintas, dan angkutan jalan.
- 5) Memberi masukan terhadap hasil PRMS (*Provincial Road Management System*).
- 6) Menyediakan informasi kepada publik terkait dengan jalan, lalulintas, dan angkutan jalan.
- 7) Melakukan konsultasi publik untuk setiap kegiatan yang berdampak luas kepada masyarakat.
- 8) Melakukan monitoring dan evaluasi dan memberikan rekomendasi atas kegiatan yang terkait dengan penyelenggaraan lalulintas dan angkutan jalan.
- 9) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada Gubernur Nusa Tenggara Barat.

Masuknya PRIM pada tahun 2013 dan berubahnya komposisi keanggotaan tersebut, membuat kinerja FLLAJ menjadi jauh membaik. Beberapa perubahan yang dirasakan secara langsung adalah pendirian kantor sekretariat, penyusunan program kerja FLLAJ, penyelesaian keluhan masyarakat mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, serta penyediaan banyak media oleh FLLAJ untuk menampung keluhan masyarakat.

Namun ada beberapa kendala yang dihadapi oleh FLLAJ NTB selama ini. Di antaranya adalah sulitnya mengumpulkan anggota dalam suatu pertemuan/rapat/*workshop*, terutama dalam pembahasan program kerja atau rapat-rapat koordinasi. Agar FLLAJ NTB dapat lebih efektif bekerja dibentuklah kelompok kerja berdasarkan Surat Keputusan Sekretaris Daerah Provinsi NTB yang bertindak selaku Ketua Umum FLLAJ NTB Nomor 552.1.1 Tahun 2015 tentang Pembentukan Kelompok Kerja dan Sekretariat Kelompok Kerja Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Nusa Tenggara Barat Tahun 2015. Dengan dibentuknya kelompok kerja ini diharapkan FLLAJ NTB dapat lebih produktif dalam menjalankan tugas pokok dan fungsi yang diembannya.

Untuk menjalankan tugas pokok, fungsi, dan perannya tersebut, Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan memiliki beberapa Standar Operasional Prosedur (SOP) yang membantu memberikan arahan dalam setiap kegiatannya. Terdapat 9 SOP yang digunakan oleh FLLAJ, seperti yang ditunjukkan pada Tabel 2.

Tabel 2 Standar Operasional Prosedur FLLAJ Provinsi Nusa Tenggara Barat

SOP memberikan masukan kepada PRIM	Berupa rekomendasi tertulis ke Dinas Pekerjaan Umum Provinsi.
SOP mengemban Tugas dan Fungsi Koordinasi	Memastikan bahwa semua pihak atau <i>stakeholder</i> terkait diundang dan diajak untuk berdialog guna menemukan sinergi antara tupoksi satu instansi dan instansi pemerintah lainnya agar dapat saling mendukung dan saling menerima.
SOP Perlindungan Anak	Memastikan tidak adanya pekerja usia di bawah 18 tahun dengan melakukan monitoring.
SOP Terlibat Musrenbang	Menyerahkan surat menyampaian ke TIM TAPD minimal satu minggu sebelum Pra-Musrenbang. Jika usulan tidak masuk, maka langsung mengajukan surat susulan kembali satu hari setelahnya.
SOP Keluhan Masyarakat	Penanganan keluhan yang masuk harus dilakukan paling lambat dua hari setelah pengajuan.
SOP Konsultasi Publik	Semua pihak atau <i>stakeholder</i> terkait diajak berdialog guna menemukan sinergi antara tupoksi instansi.
SOP Monitoring dan Evaluasi	Dalam rangka memberi ruang bagi anggota forum untuk mendapatkan <i>input</i> yang objektif terkait dengan penanganan pembangunan infrastruktur lalu lintas dan angkutan jalan.
SOP Perencanaan dan Penganggaran	Dalam rangka memberi ruang bagi anggota forum untuk mendapatkan <i>input</i> yang objektif terkait dengan penanganan pembangunan infrastruktur lalu lintas dan angkutan jalan.
SOP <i>Update Website</i>	Masa tayang berita paling lama 1 bulan Pengumpulan bahan paling lambat 5 hari.

FLLAJ NTB juga memiliki beberapa Program Kerja. Beberapa di antaranya adalah:

- 1) Pembentukan sekretariat tetap;
- 2) Pembuatan dan *update status website* FLLAJ;
- 3) Penyediaan papan informasi;
- 4) Pembentukan FLLAJ di 10 kabupaten/kota (dukungan terhadap program Dishubkom-info) dan PRIM akan fokus pada salah satu saja sebagai *pilot project*;
- 5) Konsultasi publik untuk paket-paket pekerjaan PRIM;
- 6) *Workshop*;
- 7) Kunjungan anggota FLLAJ ke lokasi (untuk mengenal program PRIM serta anggota yang berpartisipasi diwajibkan membuat laporan tertulis hasil kunjungan sebagai masukan kepada FLLAJ dan IndII); dan
- 8) Rapat bulanan.

Dalam mengawasi program PRIM, sebagai perwakilan langsung dari masyarakat, FLLAJ memiliki peran khusus sebagai independen *asessor* yang berdasarkan peran dan tugasnya untuk melakukan monitoring dan evaluasi penanganan rutin dengan cara swakelola. Hal ini dilakukan agar FLLAJ dapat memberikan rekomendasi atas kegiatan yang terkait dengan penyelenggaraan lalulintas dan angkutan jalan di Provinsi Nusa Tenggara Barat.

Peran FLLAJ ini dilakukan dari sebelum pekerjaan paket PRIM dilaksanakan, FLLAJ bertanggung jawab untuk melakukan kegiatan Konsultasi Publik bersama dengan Kontraktor Pelaksana dan Konsultan Supervisi kepada masyarakat pada setiap wilayah penanganan. Kegiatan ini dilakukan guna memberikan informasi dan sebagai wahana untuk menampung aspirasi masyarakat di sekitar wilayah kerja paket pekerjaan, terkait akan dilakukannya pekerjaan pemeliharaan jalan. Sehingga masyarakat paham mengenai pekerjaan yang akan dilaksanakan.

Selain FLLAJ juga mengajak masyarakat untuk berpartisipasi langsung dalam hal pengawasan paket PRIM sesuai dengan asas dan tujuan yang tertuang dalam UU No. 22 Tahun 2009. Partisipasi ini dapat dilakukan secara aktif dengan berikut serta dalam pengawasan dan memberikan masukan kepada FLLAJ. Seluruh masukan atau rekomendasi yang diterima kemudian akan dianalisis dan didiskusikan dalam forum tersebut. Hasil pembahasan dan rekomendasi dari tiap isu yang ada kemudian disampaikan kepada SKPD terkait untuk ditindaklanjuti.

Beberapa keluhan masyarakat melalui *website* FLLAJ dan tindak lanjut oleh Dinas PU serta program kerja FLLAJ di Provinsi NTB pada penerapan Program PRIM: (1) Keluhan masyarakat mengenai jalan berlubang di Jalan Pendidikan, yang ditindaklanjuti oleh Dinas Pekerjaan Umum Provinsi NTB pada hari yang sama; (2) Keluhan masyarakat mengenai jalan berlubang di Jalan Brawijaya, ditindaklanjuti oleh dinas terkait pada hari yang sama; (3) Monitoring dan evaluasi paket PRIM dan swakelola; (4) Penguatan FLLAJ di tingkat kabupaten/kota; (5) Sosialisasi tentang Keselamatan Jalan di tingkat SD, SMP, dan SMA; (6) Konsultasi Publik Paket Pekerjaan Jalan; (7) Survei *Blackspot* dan *Trouble-spot*; dan (8) Investigasi Daerah Rawan Kecelakaan.

KESIMPULAN

Dapat disimpulkan bahwa perubahan pola pikir yang diterapkan dalam Program PRIM dapat meningkatkan kemantapan jalan di Provinsi NTB. Selain itu juga tata laksana yang baik dalam penyelenggara jalan serta keterlibatan publik melalui FLLAJ dalam pengawasan jalan juga menjadi hal yang sangat penting dalam penyelenggaraan jalan.

Terlibatnya masyarakat secara langsung akan sangat membantu dalam hal pengawasan kegiatan. Masyarakat juga menjadi mempunyai rasa kepemilikan terhadap infrastruktur jalan di daerahnya. Langkah yang harus dilakukan selanjutnya adalah bagaimana cara untuk dapat menerapkan pola pikir ini di daerah lain sehingga tidak hanya di Provinsi NTB dan Kabupaten Lombok, tapi juga di provinsi dan kabupaten lain, sehingga target kemantapan jalan daerah tahun 2019 dapat tercapai.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Bina Marga. 2016. *Manual Manajemen Proyek Amandemen 4*. Jakarta.
- Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Nusa Tenggara Barat. 2017. (Online) (<http://fllaj.ntbprov.go.id/node/page/detail/1>, diakses pada 30 Juli 2017).
- Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 2017. *Paparan Peran FLLAJ dalam Program PRIM di NTB*. Mataram.
- Indonesia Infrastructure Initiative. 2017. *Extension Program Milestone 4: PIUC Lessons Learned 2013-201*. Jakarta: IndII.