

## **Analisis Kinerja Di Upt Pjj Bina Marga Provinsi Di Kota Malang**

**Waskito Dwi Handoko<sup>1</sup>, Nyuherno<sup>2</sup>, Eka Setyowati<sup>3</sup>**

Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Administrasi, Sekolah Tinggi Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
“Waskita Dharma, Malang, Indonesia<sup>1,2,3</sup>”

---

### **Article Info**

#### **Article history:**

Received : 25 May 2023

Publish : 04 July 2023

---

#### **Keywords:**

Analysis, Road Maintenance

---

### **Info Artikel**

#### **Article history:**

Diterima : 25 Mei 2023

Publis : 04 Juli 2023

---

### **Abstract**

*The purpose of this research is to identify the Application of Capability Analysis at UPT Maintenance of Provincial Line Bridges in Malang Malang City. The results of this research prove that: (1) in the usual way the maintenance of the Malang City route has been carried out but it is still not optimal and there are still many obstacles in its implementation. As a result, the expected results have not been fully successful, (2) Based on the results in the square, the powerful factors that limit the achievement of goals are at least the resources of the people they have, the management of the duration of the accounting year which does not integrate with the situation in the square. But behind that, some residents thought that the local authorities had shown a fairly optimal response in maintaining the roads in Malang City. It is also the support of the residents that is the impetus for local authorities.*

---

### **Abstrak**

Tujuan dari riset ini merupakan buat mengenali Penerapan Analisa Kemampuan di UPT Pemeliharaan jembatan jalur Provinsi di Kota Malang Malang. Hasil riset ini membuktikan kalau: (1) dengan cara biasa kegiatan perawatan jalur Kota Malang sudah dilaksanakan tetapi sedang belum maksimum serta dalam penerapannya sedang ada banyak banyak halangan. Alhasil hasil yang diharapkan belum dapat berhasil dengan cara penuh, (2) Bersumber pada hasil di alun- alun factor berkuasa yang membatasi tercapainya tujuan terdapat pada sedikitnya pangkal energi orang yang dipunyai, manajemen durasi tahun perhitungan yang tidak berintegrasi dengan situasi di alun- alun. Tetapi dibalik itu beberapa warga menyangka kalau penguasa setempat sudah membuktikan reaksi yang lumayan maksimum dalam perawatan jalur di Kota Malang. Sokongan warga pulalah yang jadi dorongan untuk penguasa setempat.

*This is an open access article under the [Lisensi Creative Commons Atribusi-BerbagiSerupa 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)*



---

### **Corresponding Author:**

**Waskito Dwi Handoko**

Sekolah Tinggi Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Email: [waskitodwihandoko@waskitadharna.ac.id](mailto:waskitodwihandoko@waskitadharna.ac.id)

---

## **1. PENDAHULUAN**

Bersamaan dengan desakan perkembangan dan kemajuan kedudukan serta guna rezim dibidang *public service*[7] ataupun jasa khalayak hingga buat memaksimalkan kedudukan serta guna itu, penguasa butuh membuat lapisan badan serta aturan kegiatan dalam bagan buat membagikan jasa pada warga cocok dengan aspek tugasnya tiap- tiap. Indonesia ialah negeri dengan perkembangan ekonomi serta pabrik yang terus menjadi tahun terus menjadi bertumbuh, alhasil kehadiran jalur raya amat dibutuhkan buat mendukung laju perkembangan ekonomi, bersamaan dengan melonjaknya keinginan alat pemindahan yang bisa menjangkau daerah- wilayah terasing yang ialah infrastruktur pemindahan bumi yang menggenggam andil berarti dalam zona perhubungan, [2]paling utama buat kelangsungan penyaluran benda serta pelayanan, dan warga serta buat pengembangan kapasitas ataupun jumlah alat transportasi yang mengaitkan kota- kota dampingi provinsi serta terbatasnya anggaran buat pembangunan jalur dan belum optimalnya pengoperasian infrastruktur kemudian rute yang terdapat, ialah perkara penting di indonesia serta di banyak negara- negara yang lagi bertumbuh. Pemograman kenaikan jalur ialah salah satu usaha buat menanggulangi kasus kemudian rute.[10]

Kilat ataupun lelet jalur hendak hadapi penyusutan tingkatan jasa. Menyusutnya tingkatan jasa jalur di tandai dengan terdapatnya kehancuran pada jalur, kehancuran yang terjaln pula bermacam- macam pada tiap bagian di selama ruas jalur bila didiamkan dalam waktu durasi yang lama, hingga hendak terus menjadi memperparah situasi jalur itu sendiri serta bisa

pengaruhi keamanan, kenyamanan, serta kelancaran dalam lalu rute. Biasanya jalur direncanakan mempunyai biaya konsep jasa khusus cocok keinginan serta situasi kemudian rute yang terdapat, misalnya 10 hingga dengan 20 tahun, dengan impian kalau jalur sedang senantiasa bisa melayani kemudian rute dengan tingkatan jasa pada situasi yang bagus,[1] buat menggapai jasa pada situasi yang bagus sepanjang biaya konsep itu dibutuhkan terdapatnya usaha pengawasan serta perawatan jalur dengan cara berkepanjangan. Situasi jalur di Indonesia dikala ini sedang banyak kekurangan, Direktorat Jendral Bina Ahli Departemen Profesi Biasa Djoko Murjanto membenarkan kalau jalur di Indonesia belum seluruhnya dalam situasi afdal. Tetapi, tutur ia, dari informasi yang dipunyanya, nisbah jalur cacat terus menjadi sedikit.

Dengan terdapatnya Peraturan Penguasa Republik Indonesia No 34 Tahun 2006 mengenai Jalur yang dituturkan pula hal perawatan jalur di pasal 1 bagian 8, dan penjabatan wewenang Penguasa yang tertera pada pasal 59 bagian 1. Tidak hanya itu, terdapatnya analisis, riset serta pengembangan di aspek jalur yang melingkupi pandangan pemograman, pemrograman, pemograman teknis[6], penerapan arsitektur, pengoperasian, serta pemeliharaan, teknologi materi serta perlengkapan, aturan bagaikan dan pengawasan serta pengaturan tertera pada pasal 82 bagian 3 serta dipaparkan balik hal pembangunan jalur serta program penindakan jaringan jalur pada pasal 83 serta pasal 84 bagian 3. Dan dipaparkan lebih perinci hal pengoperasian serta perawatan jalur pada Alinea 6 artikel 96- pasal 101.[17]

Prasarana memiliki andil berarti dalam mempermudah warga tiap hari dalam melaksanakan kegiatan, dikala ini tiap Negeri membagikan keselamatan untuk rakyatnya. Pembangunan prasarana ialah suatu jasa ataupun sarana yang diserahkan dari Negeri buat orang jadi bagian pembangunan nasional, penguasa pusat sendiri telah membagikan Perhitungan Pemasukan Berbelanja Negeri( APBN) di bagian prasarana khususnya jalur serta jembatan, bagus buat pembangunan, pengembangan ataupun perawatan ke dalam perhitungan Unit Profesi Biasa[3]. Pembangunan prasarana jalur bermaksud buat memperlancar arus penyaluran benda serta pelayanan, dan berfungsi dalam kenaikan mutu hidup serta keselamatan orang. Pembangunan jalur selaku prasarana pemindahan merujuk pada aturan ruang, berintegrasi sistem pemindahan nasional, dan penuh standar keamanan jalur, serta berwawasan area. Pembangunan prasarana jalur pula wajib mencermati 3 pandangan berarti sekalian ialah: pandangan ekonomi, sosial, serta area. Pembangunan prasarana jalur yang mencukupi ialah situasi yang berarti sebab sanggup tingkatkan keselamatan warga. Bila sesuatu Wilayah memiliki prasarana jalur yang bagus hingga perekonomiannya pula bisa memperoleh kenaikan[5], kebalikannya bila sesuatu Wilayah yang keinginan prasarana jalannya kurang bagus ataupun tidak terakumulasi hingga perekonomian Daerahnya bisa memperoleh penyusutan. Pengembangan perekonomian sesuatu Wilayah hendak menghasilkan keselamatan warga alhasil pembangunan jalur amat berarti.

Biro Profesi biasa( PU) yang ialah perpanjangan tangan dari penguasa pusat ialah kementerian profesi biasa, kehadirannya amat berikan warna kepada jasa khalayak. Biro Profesi Biasa( PU) merupakan fitur wilayah yang diserahkan wewenang kewajiban serta tanggung jawab buat melakukan independensi wilayah[4], desentralisasi dalam aspek Profesi Biasa. Kondisi independensi wilayah yang diisyaratkan dengan keahlian self supporting badan wilayah, instalasi Biro Profesi Biasa memiliki kedudukan amat berarti selaku lembaga yang melakukan serta menjaga pembangunan prasarana di wilayah khususnya di Kota Malang. Prasarana yang bagus serta komplit hendak memperlancar perekonomian di wilayah, sedemikian itu pula kebalikannya jeleknya prasarana hendak membatasi perekonomian alhasil pembangunan di wilayah jadi lelet serta tidak bertumbuh. Mengenang berartinya kedudukan serta guna lembaga Biro Profesi Biasa( PU) semacam yang sudah dijabarkan diatas, hingga lembaga ini oleh penguasa wilayah diprioritaskan dalam pembuatan lapisan badan didaerahnya. Aspek bina ahli mementingkan diri pada jalur serta jembatan dan gedung aksesoris, yang jadi subjek vital keinginan infrastruktur bawah warga. Sebab itu, beberapa ruas jalur serta jembatan sudah dibentuk oleh biro Profesi Biasa dengan tujuan buat memenuhi infrastruktur bawah. Kedatangan infrastruktur jalur serta jembatan ini hendak membuka akses dari katerisoliran serta mendesak perekonomian area.[10]

Pembangunan infrastruktur jasa khalayak ini di sejalankan dengan strategi percepatan perkembangan ekonomi area. Tujuannya pasti tidak lain membenarkan cakra perekonomian beranjak kilat yang beberapa cetak biru jalur serta jembatan sudah sukses dituntaskan oleh biro Profesi Biasa. Buat menyelenggarakan kewajiban begitu juga diartikan diatas, aspek bina Ahli memiliki kewajiban ialah( 1) Kategorisasi konsep teknis, program pembinaan dan bimbingan teknis di bidang Bina Ahli,( 2) Pengawasan, pengaturan, serta penerapan Profesi Bina Ahli,( 3) Perizinan dan pengawasan pemanfaatan jalan beserta utilitasnya ( 4) Penanggulangan jalan dan

jembatan akibat bencana alam,( 5) Pengumpulan data akibat jembatan rusak dan bencana alam,( 6) Penerapan kewajiban lain yang diserahkan Kepala Biro Profesi Biasa. Penguasa Kota ataupun kota di semua Indonesia khususnya di Kota Malang harus melakukan guna hukum Nomor. 32 tahun 2004 Mengenai Penguasa wilayah serta hukum Nomor. 33 tahun 2004 Mengenai Perimbangan finansial antara pusat serta penguasa daerah. Kebijakan penguasa pusat itu berasal dari sesuatu kemauan buat membenarkan cara kesertaan pembangunan wilayah, dari yang bertabiat Top- Down jadi Bottom- Up. Wilayah Kota ataupun kota wilayah dituntut buat bisa menggali serta meningkatkan kemampuan sumberdaya alam serta pangkal energi orang untuk bisa melakukan pembangunan di daerahnya.[16] Pada penerapan bagian penerapan metode( UPT) khususnya di Kota Malang Telah maksimum. Sebab ada sebagian jembatan dan jalur provinsi calo antara kota pasuruan, kota malang serta kota blitar yang bolong yang butuh di aspal dampak pergantian hawa serta tidak terdapatnya koreksi jalanan. Alhasil berakibat bagus kepada konsumen jalur dampingi kota ataupun masyarakat kota Malang. Situasi jalur Provinsi di kota Malang persisnya di Jalan. Soekarno Hatta( Suhat) yang senantiasa di benahi. Alasannya jalur yang tiap hari dilewati ratusan alat transportasi cakra 4 ataupun cakra 2 itu puluhan tahun senantiasa menemukan atensi penguasa. Karena jalur itu ialah rute yang mengaitkan antara Kota Blitar, Kota Malang serta Kota Pasuruan. jalur yang cacat itu di aspal dekat 10 kilometer ialah jalur yang ada lubang- lubang.

## 2. PEMBAHASAN

### Analisis Kinerja di UPT PJJ Bina Marga Provinsi di Kota Malang

#### a. Responsivitas

Responsivitas Eksekutif perawatan yang diartikan semacam kala terdapat kritikan, keluhan, serta anjuran dari warga hal permasalahan pembangunan jalur rute provinsi di Kota Malang yang tertuju pada karyawan Biro Bina Ahli berlaku seperti eksekutif perawatan jalur. Responsivitas karyawan yang bagus wajib senantiasa mempunyai watak kelangsungan kepada masukan dari bermacam permasalahan yang dilayangkan warga kepada penerapan kewajiban yang dimaksudkan. Tidak hanya itu sepanjang mereka menyambut masukan dari penerapan pembangunan serta pemeliharaan jalur, mereka hendak berupaya menjelaskan arti dan tujuan pembangunan itu supaya tidak terdapat kesalah pahaman. Warga yang kritis di butuhkan ketabahan dalam merespon serta mengantarkan arti dari pembangunan.

Dalam penerapannya, kegiatan perawatan jalur di Kota Malang sedang kurang dalam bidang durasi profesi yang kerap kali dicoba di siang hari kala kemudian rute lagi terletak di puncak kepadatannya alhasil menimbulkan kemacetan sedangkan, yang membuat warga tersendat walaupun sudah berupaya buat mengoptimalkan penerapan dengan berkoordinasi dengan badan terpaut yang terletak di alun- alun semacam Polisi Kemudian Rute ataupun Biro Perhubungan supaya tidak membatasi kepadatan alat transportasi yang melewati posisi kebijakan itu, Salah satu masyarakat yang dimintai pendapatnya berkata kalau kegiatan perawatan jalur yang dicoba di siang hari amat mengusik. Alasannya jalanan itu dilewati oleh ratusan alat transportasi tiap hari. Dikala pengerjaan jalur terjalin kemacetan jauh yang membatasi kegiatan masyarakat. Tidak hanya itu, pihak yang diharapkan hendak berkolaborasi dalam aktivitas perawatan itu kadangkala tidak penuhi tugasnya. Semacam perihalnya polisi kemudian rute.[14]

Tidak hanya itu, pangkal energi orang yang dipunyai oleh dasar kewajiban perawatan jalur kurang mencukupi bila dibanding dengan besar Kota malang yang besar alhasil kerap kali profesi dicoba dengan cara tergesa- gesa yang bisa membuat mutu dari profesi itu dapat tidak maksimum serta ada jalur cacat yang terbengkalai dalam durasi yang amat lama walaupun petugas- petugas itu diperkerjakan tiap hari cocok dengan area yang sudah dipecah oleh koordinatornya. Terbatasnya aparat menyebabkan aktivitas pengerjaan jalur terbengkalai serta terhutang lama. Perihal ini jadi salah satu factor penghalang dari aktivitas perawatan jalur di Kota Malang. Perawatan jalur Kota Malang sudah menolong membongkar permasalahan yang terjalin di warga sebab membenarkan balik hancurnya jalur yang mereka lalui, kurangi efek musibah kemudian rute dampak jalur yang cacat walaupun menginginkan cara kegiatan yang lumayan lama.

Kegiatan perawatan jalur kota di Kota Malang nyata semacam yang sudah dikatakan lebih dahulu, ialah buat membenarkan jalur yang telah cacat sampai dapat dipakai semacam lebih dahulu dengan bagus yang dikontrol alhasil dapat dikenal dengan cara teratur. Sebagian warga selaku konsumen jalur mengutarakan opini kalau hasil yang di idamkan itu dialami pas dengan apa yang diperlukan warga alhasil penampilan begitu yang butuh dipertahankan oleh pihak eksekutif kegiatan alhasil selaku dorongan tertentu dalam melakukan kegiatan perawatan jalur kota di Kota Malang dengan cara maksimum walaupun terdapat sebagian memo yang butuh dicermati dalam penerapannya.

Bersumber pada pemaparan di atas bisa nampak kalau dalam penerapan kegiatan perawatan jalur di Kota Malang ada unsur- unsur yang jadi aspek penghalang dalam penerapan kegiatan perawatan jalur ini ialah kasus perhitungan, durasi, pangkal energi. Perhitungan yang dipakai dalam penerapan kegiatan perawatan jalur di Kota Malang dikira tidak sanggup mencukupi seluruh keinginan dalam penerapan perawatan jalur itu, alhasil pada dikala cara penerapan perawatan jalur luang terjalin macet kegiatan oleh dasar kewajiban perawatan jalur di Kota Malang. Durasi yang tidak pas, dimana perawatan jalur dicoba di siang hari saat- saat dimana kemudian rute lagi rame. Pangkal energi ialah dasar kewajiban perawatan jalur yang tidak mencukupi dengan besar jalanan yang membutuhkan perawatan alhasil penerapan terkesan tergesa- gesa serta hasil yang tidak melegakan.

Tidak hanya ada aspek penghalang dalam penerapan perawatan jalur di Kota Malang, ada pula aspek pendukung yang dimana sanggup menanggulangi seluruh permasalahan yang terjalin ialah: responsivitas penguasa setempat, sokongan warga. Responsivitas penguasa, meski sedang ada warga yang menganggap reaksi penguasa sedang kurang, tetapi sedang ada pula yang menyangka kalau reaksi penguasa setempat kepada perawatan jalanan di Kota Malang sudah membuktikan penampilan yang lumayan maksimum perihal ini dibuktikan dengan perawatan jalanan sudah menggapai dekat 60 m. Sokongan warga sudah jadi dorongan untuk penguasa setempat buat lalu meneruskan cara penerapan perawatan jalur di Kota Malang meski ditimpa sebagian permasalahan.[13]

#### **b. Responsibilitas**

Responsibilitas dipakai buat memperhitungkan kemampuan badan khalayak. Responsibilitas ialah dimensi kemampuan yang membuktikan seberapa besar tingkatan kesesuaian antara eksekutor pemerintah dengan hukum ataupun peraturan serta metode yang diresmikan. Buat dapat melakukan evaluasi kepada apa yang jadi tindakan, sikap serta sepak terjang birokrasi khalayak, hingga wajib mempunyai standar evaluasi tertentu yang karakternya administratif ataupun teknis, bukan politis. hingga bisa dikenal kalau eksekutif perawatan jalur di Kota Malang mempunyai responsibilitas yang lumayan dengan melakukan perawatan cocok dengan perhitungan yang terdapat. Pada dikala observasipun periset memandang jalanan di Malang terdapat yang lumayan bagus serta adapula yang sedang membutuhkan perbaikan. Spesialnya buat wilayah Suhat ada jalanan yang amat butuh koreksi dengan memandang situasi jalanan yang telah cacat akut. membuktikan kalau apa yang diklaim oleh eksekutif pemelihara jalur dengan warga mempunyai perbandingan yang jelas. Periset pula melaksanakan pemantauan sebagian Jalanan di Suhat serta menciptakan jalur yang kehancurannya akut.[9] Dari perihal itu bisa dikenal kalau responsibilitas dari eksekutif pemelihara jalur sedang kurang serta inilah yang sepatutnya jadi atensi dari pihak yang terpaut dengan eksekutif pemelihara jalur bersama lembaga yang terpaut dengan Biro Profesi Biasa( PU). Perawatan jalur dicoba supaya warga dapat memperoleh kenyamanan kala melampaui jalur itu tetapi pada faktanya jalanan di Suhat sedang membutuhkan koreksi supaya warga bisa merasa aman

#### **c. Dukungan Masyarakat**

Kesertaan warga dalam pembangunan ialah keikutsertaan badan warga dalam pembangunan, mencakup aktivitas dalam pemograman serta penerapan( aplikasi) program ataupun cetak biru pembangunan yang digarap di dalam warga lokal. Sokongan ataupun kedudukan dan warga dalam pembangunan pedesaan bisa di artikan selaku aktualisasi dari

ketersediaan serta keahlian badan warga buat berdedikasi serta berkontribusi dalam aplikasi program ataupun cetak biru warga.[8] kalau Perawatan Jalur yang dicoba pihak Biro Profesi Biasa tidak terselenggara cocok dengan apa yang sudah disetujui lebih dahulu. Dimana pada dialog ini mereka hendak melakukan koreksi jalur di semua jalur Suhat tetapi pada faktanya mereka cuma melaksanakan beberapa dari tugasnya.

### 3. PENUTUP

#### Kesimpulan

Bersumber pada hasil riset dengan cara biasa kegiatan perawatan jalur Kota Malang sudah dilaksanakan tetapi sedang belum maksimum serta dalam penerapannya sedang ada banyak halangan. Alhasil hasil yang diharapkan belum dapat berhasil dengan cara penuh.

Bersumber pada hasil di alun- alun aspek berkuasa yang membatasi tercapainya tujuan terdapat pada sedikitnya pangkal energi orang yang dipunyai, manajemen durasi tahun perhitungan yang tidak berintegrasi dengan situasi di alun- alun. Tetapi dibalik itu beberapa warga menyangka kalau penguasa setempat sudah membuktikan reaksi yang lumayan maksimum dalam perawatan jalur di Kota Malang. Sokongan warga pulalah yang jadi dorongan untuk penguasa setempat.

#### Saran

Butuh terdapatnya kenaikan pengawasan dalam selaku usaha buat mengendalikan penerapan kebijaksanaan itu lewat kawan kerja dari eksekutif kebijaksanaan di alun- alun biar cocok dengan apa yang sudah direncanakan.

Hendaknya durasi penerapan kebijaksanaan itu dialihkan pada jam- jam yang tidak padat kemudian rute alhasil pihak warga, polantas, serta eksekutif di alun- alun aman buat melakukan perawatan jalur.

Serta tingkatkan intensitas koordinasi dari pihak eksekutif kebijaksanaan dengan polantas buat mengkondisikan alun- alun supaya kondusif

Memaksimalkan lagi kemampuan yang sudah dicoba dan wajib diiringi kontrol teratur yang dicoba oleh penguasa kota, jadi tidak wajib menunggu terdapatnya informasi dari warga.

### 4. DAFTAR PUSTAKA

- Alkin, Marvin C. 'Evaluation Theory Development, UCLA CSE Evaluation Comment, Center For The Study Of Evaluation, University Of California, Los Angeles. Vol.2, No.1. 1969
- Arikunto, Suharsimi. ' Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek'. Ed. 1999
- Arthur, Wignall.. *Proyek Jalan: Teori dan Praktek*. Jakarta: Penerbi Erlangga.
- Edward III, George C.. *Implementing Public Policy*. Washington D.C: Congressional Quarterly Inc. 1980
- Handyaningrat, Soewarno, *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*, Jakarta 2002.
- Jeddawi, Murtir.. *Implementasi Kebijakan Otonomi Daerah (Analisis Kewenangan, Kelembagaan, Manajemen, Kepegawaian dan Peraturan Daerah)*. Yogyakarta: Kreasi Total Media. 2008
- Kartasmita, Ginanjar,. *Pembangunan Untuk Rakyat: Memadukan Pertumbuhan dan Pemerataan*. Jakarta: PT. Pustaka Cidesindo 1996.
- Norman E. Gronlund,. *Pengukuran dan Evaluasi Dalam Pengajaran*. New York : McMillan Publishing. 1985
- Peraturan Daerah Nomor 21 Tahun 2008 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lingkup Pemerintah.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 14/PRT/M/2010 Tentang Standar Peayanan Minimal.
- Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1987 Tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintah di Bidang Pekerjaan Umum Kepada Daerah.
- Rev. IV. Yogyakarta: Rineka Cipta.
- Salim, Mahmud. *Rencana Pemeliharaan Jalan*. Bandung: Pustaka Setia 2002.. Saodang, Stufflebeam, Daniel L. dan Dhinkfield, Anthony J.. *Evaluation Theory, Models, and Application*. San Fransisco: Jossey-Bass. 2007

Sugiono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Bandung: 2008.

Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-undang Nomor 33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.