



Perlindungan Lingkungan dan Hak Asasi Manusia dalam Proyek Kereta Cepat Indonesia-China

Environmental Protection and Human Rights in The Indonesia-China High-Speed Rail Project

Burhanuddin^a

ABSTRAK

Tantangan hukum yang terkait dengan proyek Kereta Cepat Indonesia - China (KCIC) dalam konteks perlindungan lingkungan dan hak asasi manusia di Indonesia. Proyek ini telah menimbulkan perdebatan yang intens, khususnya terkait dengan dampak lingkungan dan sosialnya yang kontroversial. Organisasi lingkungan Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WALHI) Provinsi Jawa Barat menyoroti berbagai masalah, termasuk rusaknya rumah dan kehilangan lahan pertanian akibat pembangunan infrastruktur. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis respons pemerintah terhadap tuntutan perlindungan lingkungan dan hak asasi manusia terkait proyek KCIC, serta mengevaluasi dampak sosial dan lingkungan yang ditimbulkan. Metode penelitian melibatkan studi dokumentasi dari laporan WALHI Jawa Barat, pemerintah, serta berita terkait proyek KCIC, dan juga wawancara dengan tokoh masyarakat dan aktivis lingkungan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa respons pemerintah dan PT KCIC terhadap tuntutan perlindungan lingkungan dan hak asasi manusia masih belum memadai. Dampak sosial seperti kerugian ekonomi akibat rusaknya rumah dan lahan pertanian menunjukkan bahwa upaya penanganan masih kurang optimal. WALHI Jawa Barat terus mengadvokasi untuk penyelesaian yang adil bagi masyarakat yang terdampak serta perlindungan terhadap lingkungan hidup. Pembahasan menekankan perlunya peningkatan transparansi dan partisipasi masyarakat dalam proses pengambilan keputusan serta implementasi proyek infrastruktur. Ini diharapkan dapat mengurangi konflik dan memastikan keberlanjutan lingkungan yang lebih baik. Simpulan dari penelitian ini menyoroti kompleksitas dalam mengelola dampak lingkungan dan sosial dari proyek infrastruktur besar, serta pentingnya perbaikan dalam regulasi dan implementasi untuk mencapai pembangunan yang berkelanjutan dan inklusif di masa depan.

Kata kunci: proyek kereta cepat Indonesia-Cina; perlindungan lingkungan; hak asasi manusia.

ABSTRACT

Legal challenges related to the Indonesia-China High-Speed Railway (KCIC) project in the context of environmental protection and human rights in Indonesia. The project has generated intense debate, particularly regarding its controversial environmental and social impacts. The environmental organization Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WALHI) of West Java Province highlighted various issues, including the destruction of houses and loss of agricultural land due to infrastructure development. This study aims to analyze the government's response to demands for environmental protection and human rights related to the KCIC project, as well as to evaluate the social and environmental impacts caused. The research method involved a documentary study of WALHI West Java reports, the government, and news related to the KCIC project, as well as interviews with community leaders and environmental activists. The results of the study indicate that the government and PT KCIC's response to demands for environmental protection and human rights is still inadequate. Social impacts such as economic losses due to the destruction of houses and agricultural land indicate that handling efforts are still less than optimal. WALHI West Java continues to advocate for a fair settlement for affected communities and environmental protection. The discussion emphasizes the need for increased transparency and community participation in the decision-making process and implementation of infrastructure projects. This is expected to reduce conflicts and ensure better environmental sustainability. The conclusions of this study highlight the

^a Fakultas Syariah dan Hukum UIN Sunan Gunung Djati Bandung, Jalan A.H. Nasution No. 105, Kota Bandung, Jawa Barat 40614, Indonesia, email: burhanuddin@uinsgd.ac.id.

complexity in managing the environmental and social impacts of large infrastructure projects, as well as the importance of improvements in regulation and implementation to achieve sustainable and inclusive development in the futur.

Keywords: *Indonesia-china high speed rail project; environmental protection; human rights.*

PENDAHULUAN

Penelitian ini fokus pada penanganan masalah lingkungan hidup yang timbul pasca pembangunan proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) di Jawa Barat. Meskipun proyek ini telah selesai dilaksanakan, dampak lingkungan yang ditimbulkan, seperti kerusakan rumah warga akibat peledakan untuk pembangunan terowongan, hilangnya lahan pertanian yang produktif, dan gangguan terhadap ekosistem lokal, masih terus dirasakan oleh masyarakat sekitar. Walaupun fokus utama selama pembangunan adalah pada aspek teknis dan keuangan, penanganan terhadap masalah lingkungan pasca pembangunan cenderung kurang maksimal. Hal ini mengarah pada permasalahan terkait dengan respons pemerintah serta PT KCIC dalam menangani kerusakan lingkungan yang terjadi setelah proyek selesai.

Selama pelaksanaan proyek, perhatian terhadap dampak sosial dan lingkungan sangat minim, dan upaya mitigasi terhadap kerusakan lingkungan sering kali dianggap tidak cukup. Oleh karena itu, penelitian ini mengeksplorasi bagaimana langkah-langkah yang diambil oleh pemerintah dan PT KCIC dalam menangani masalah lingkungan hidup yang muncul setelah proyek selesai, termasuk penanganan terhadap kerusakan fisik yang terjadi pada ekosistem dan infrastruktur masyarakat. Fokus penelitian ini adalah pada upaya-upaya pemulihan yang dilakukan serta tantangan yang dihadapi dalam mewujudkan perlindungan lingkungan yang berkelanjutan.

Selain itu, penelitian ini juga mengkaji peran Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WALHI) Jawa Barat sebagai organisasi yang konsisten mengkritisi proyek-proyek besar yang berdampak negatif pada lingkungan. WALHI Jawa Barat telah menjadi garda terdepan dalam memperjuangkan keadilan sosial dan lingkungan bagi masyarakat yang terdampak. Dalam konteks pasca pembangunan KCIC, penelitian ini mengevaluasi strategi advokasi WALHI, serta dampaknya terhadap kebijakan yang diambil oleh pemerintah dan PT KCIC dalam menangani masalah lingkungan. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai efektivitas upaya-upaya pemulihan lingkungan pasca pembangunan, serta kontribusi organisasi masyarakat sipil dalam memperjuangkan keadilan lingkungan.

Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WALHI) merupakan organisasi gerakan lingkungan hidup terbesar di Indonesia, yang terdiri dari 487 organisasi non-pemerintah dan organisasi pencinta alam, serta 203 anggota individu yang tersebar di 28 provinsi di Indonesia. WALHI Provinsi Jawa Barat, sebagai bagian dari jaringan tersebut, secara konsisten mengkritisi pembangunan infrastruktur seperti proyek KCIC karena dampak lingkungan dan sosial yang kontroversial. Organisasi ini menekankan perlunya penyelesaian yang adil bagi

masyarakat yang terdampak serta perlindungan terhadap lingkungan hidup. Artikel ini akan membahas permasalahan yang timbul, tujuan penelitian, serta hasil dan pembahasan terkait proyek KCIC.¹

Proyek KCIC melibatkan pembangunan stasiun dan jalur kereta cepat yang melintasi berbagai wilayah di Jawa Barat. Dalam pelaksanaannya, proyek ini telah menimbulkan sejumlah masalah serius, termasuk kerusakan lingkungan seperti rusaknya rumah akibat peledakan untuk terowongan dan hilangnya lahan pertanian yang produktif. WALHI Jawa Barat mencatat bahwa penanganan terhadap masalah lingkungan dan sosial oleh pemerintah dan PT KCIC terkesan minim, dengan fokus yang lebih besar pada aspek teknis dan keuangan proyek.

Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WALHI), sebagai organisasi terbesar dalam gerakan lingkungan hidup di Indonesia, memiliki peran penting dalam mengkritisi pembangunan infrastruktur seperti proyek KCIC. Dalam jaringan ini, WALHI Provinsi Jawa Barat secara konsisten menyoroti dampak lingkungan dan sosial yang kontroversial yang timbul dari proyek tersebut. Dengan anggota yang tersebar di 28 provinsi di Indonesia, WALHI berupaya untuk memastikan penyelesaian yang adil bagi masyarakat yang terdampak serta perlindungan yang efektif terhadap lingkungan hidup.

Proyek KCIC di Jawa Barat meliputi pembangunan stasiun dan jalur kereta cepat yang melintasi berbagai wilayah. Namun, implementasinya telah menimbulkan sejumlah masalah serius. Contohnya adalah kerusakan lingkungan seperti rusaknya rumah warga akibat peledakan untuk pembangunan terowongan serta hilangnya lahan pertanian yang produktif.² WALHI Jawa Barat mencatat bahwa penanganan terhadap masalah lingkungan dan sosial oleh pemerintah dan PT KCIC terkesan minim, dengan fokus yang lebih besar pada aspek teknis dan keuangan proyek.³

Dalam konteks ini, WALHI Jawa Barat mendesak agar pendekatan terhadap proyek ini lebih holistik, dengan memperhatikan dampak sosial dan lingkungan yang lebih luas. Mereka mendorong agar pemerintah dan PT KCIC mengintegrasikan evaluasi dampak yang lebih mendalam serta meningkatkan keterlibatan masyarakat dalam setiap tahapan proyek. Upaya ini diharapkan dapat mengurangi dampak negatif yang timbul, memastikan keadilan bagi

¹The Jakarta Post, "Whoosh, Here Comes the Deficit - Editorial," The Jakarta Post, 2024, <https://www.thejakartapost.com/opinion/2024/01/30/whoosh-here-comes-the-deficit.html>.

²Lorenzo Anugrah Mahardhika, "Sederet Masalah Kereta Cepat, Biaya Bengkak hingga Akses Stasiun," *Bisnis.com*, August 8, 2023, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20230808/98/1682703/sederet-masalah-kereta-cepat-biaya-bengkak-hingga-akses-stasiun>.

³Niken Sitoresmi, "Warga Mengadukan Dampak Pembangunan Kereta Cepat," *Komisi Nasional Hak Asasi Manusia-KOMNAS HAM*, September 21, 2021, <https://www.komnasham.go.id/index.php/news/2021/9/21/1901/warga-mengadukan-dampak-pembangunan-kereta-cepat.html>.

masyarakat yang terdampak, dan memperkuat perlindungan terhadap lingkungan hidup secara berkelanjutan.⁴

Research gap yang dapat diidentifikasi dari penelitian ini terkait Perlindungan Lingkungan dan Hak Asasi Manusia: Tantangan Hukum Dalam Proyek KCIC, adalah sebagai berikut:

Respons Pemerintah Terhadap Tuntutan Perlindungan Lingkungan dan Hak Asasi Manusia Terkait Proyek KCIC

Riset oleh Vina Silvina, dkk⁵ membuktikan bahwa pengadaan tanah untuk pembangunan infrastruktur umum dan dampaknya terhadap masyarakat, maka diperlukan reformulasi dalam pengadaan tanah yang didasarkan pada konsepsi keadilan, dengan menekankan distribusi hak dan kewajiban yang adil. Hal ini diharapkan dapat mewujudkan keadilan sosial serta memberikan jaminan perlindungan hukum yang memadai bagi semua pihak yang terlibat dalam pembangunan infrastruktur. Selanjutnya penelitian oleh Astriani,⁶ menemukan bahwa Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dari Perspektif Penegakan Hukum Penataan Ruang harus mempertimbangkan aspek pembangunan berkelanjutan dan pencegahan dampak lingkungan. Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung sebagai contoh, harus mengikuti kaidah hukum penataan ruang dengan mencantumkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Ketidaktercantumannya dalam RTRW dapat berdampak pada sanksi administrasi dan pidana. Konsistensi pemerintah dalam memilih proyek sesuai rencana tata ruang sangat penting. Terlebih sebagaimana laporan yang diterbitkan oleh Both ENDS pada Maret 2024 mengungkapkan bahwa proyek pengerukan internasional yang didukung oleh Pemerintah Belanda dan diasuransikan oleh Atradius DSB melalui Boskalis dan Van Oord menimbulkan dampak serius terhadap lingkungan, sosial, dan hak asasi manusia di negara lain. Penelitian bersama dengan LSM mengidentifikasi sejumlah kelemahan sistem, termasuk penggusuran paksa, represi, kehilangan mata pencaharian, dan kerusakan ekosistem. Meskipun Atradius DSB memiliki kebijakan CSR internasional, laporan tersebut menyoroti kegagalan dalam menerapkan standar yang memadai, dan menekankan perlunya reformasi kebijakan ekspor Belanda untuk lebih konsisten dengan prinsip hak asasi manusia dan perlindungan lingkungan dalam konteks pembangunan berkelanjutan secara global.⁷ Terlebih

⁴ Silviyah A'delina et al., "Kajian Hukum Pencemaran Lingkungan Udara Berkaitan dengan Usaha Mikro Kecil dan Menengah di Kabupaten Cirebon," *Ajudikasi: Jurnal Ilmu Hukum* 6, no. 1 (June 8, 2022): 89-104, <https://doi.org/10.30656/ajudikasi.v6i1.4391>.

⁵ Vina Silvia, Fifiiana Wisnaeni, and Irawati Irawati, "Implikasi Terhadap Pelaksanaan Pengadaan Tanah Kereta Cepat Jakarta-Bandung di Kabupaten Bekasi," *Notarius* 14, no. 1 (March 8, 2021): 383-99, <https://doi.org/10.14710/nts.v14i1.39004>.

⁶ Nadia Astriani and Yulinda Adharani, "Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dari Sudut Pandang Penegakan Hukum Penataan Ruang," *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional* 6, no. 2 (August 31, 2017): 243-62, <https://doi.org/10.33331/rechtsvinding.v6i2.173>.

⁷ Both ENDS (Belanda) et al., "Kerusakan Pengerukan Pelanggaran HAM dan Kerusakan Lingkungan Pada Proyek Pengerukan Internasional yang Diangsuransikan oleh Pemerintah Belanda," 2024.

rise oleh Yamin,⁸ bahwa Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung adalah Mercusuar Hubungan Indonesia-Tiongkok (China). Sementara Aridho,⁹ dalam risetnya menemukan bahwa terdapat Kerjasama Ekonomi Indonesia-China Dimana hasilnya adalah terdapat kepentingan Nasional.

Dari penelitian sebelumnya diatas telah mengkaji respons pemerintah terhadap tuntutan perlindungan lingkungan dalam proyek-proyek infrastruktur besar seperti KCIC. Namun, masih diperlukan penelitian lebih lanjut yang mendalam untuk menggali lebih jauh tentang faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi respons pemerintah, termasuk faktor politik, ekonomi, dan sosial. Penelitian ini dapat mengidentifikasi hambatan-hambatan konkret yang menghambat implementasi kebijakan perlindungan lingkungan dan HAM, serta menganalisis bagaimana regulasi dan praktik hukum yang ada dapat ditingkatkan untuk memastikan respons yang lebih efektif dan berkeadilan.

Dampak Sosial dan Lingkungan yang Ditimbulkan oleh Proyek KCIC, meskipun telah ada beberapa studi tentang dampak sosial dan lingkungan dari proyek KCIC, masih ada kebutuhan untuk penelitian lebih lanjut yang fokus pada kasus spesifik seperti rusaknya rumah warga dan kerugian lahan pertanian.¹⁰ Penelitian ini dapat mengembangkan pemahaman tentang mekanisme penyebab dampak-dampak ini, baik dari segi teknis pembangunan maupun dari perspektif sosial ekonomi masyarakat yang terdampak. Studi lebih lanjut dapat juga memperdalam analisis terhadap upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk memitigasi dampak negatif ini, serta memperkuat kapasitas adaptasi masyarakat.

Selanjutnya upaya WALHI Jawa Barat dalam Memperjuangkan Keadilan dan Perlindungan Lingkungan Hidup, meskipun WALHI Jawa Barat telah berperan aktif dalam advokasi untuk keadilan dan perlindungan lingkungan hidup terkait proyek KCIC, terdapat potensi untuk penelitian lebih lanjut yang mendalam tentang strategi-strategi yang mereka gunakan dan dampaknya. Penelitian dapat memperluas pemahaman tentang tantangan-tantangan yang dihadapi oleh organisasi seperti WALHI dalam mempengaruhi kebijakan dan implementasi proyek-proyek besar. Studi ini dapat memberikan wawasan tentang efektivitas strategi-strategi mereka dalam mencapai tujuan perlindungan lingkungan dan HAM, serta pembelajaran bagi organisasi serupa dalam konteks yang berbeda.

Dalam konteks ini, rumusan masalah yang dihadapi adalah sebagai berikut: 1) Bagaimana respons pemerintah terhadap tuntutan perlindungan lingkungan dan hak asasi

⁸ Muhammad Yamin and Shellia Windymadaksa, "Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Sebagai Mercusuar Hubungan Indonesia-Tiongkok," *Jurnal Politik Profetik* 5, no. 2 (December 15, 2017): 200-218, <https://doi.org/10.24252/profetik.v5i2a4>.

⁹ Ahmad Aridho et al., "Implikasi Kerjasama Ekonomi Indonesia-China Bagi Indonesia: Studi Terhadap Project Kereta Cepat Jakarta-Bandung(KCJB)," *Garuda: Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan dan Filsafat* 1, no. 4 (November 16, 2023): 198-204, <https://doi.org/10.59581/garuda.v1i4.1763>.

¹⁰Aisyah Sekar Ayu Maharani and Hilda B Alexander, "Awal 2024, Jalan Akses ke Stasiun Kereta Cepat Whoosh Siap Dibangun," *KOMPAS.com*, November 8, 2023, <https://www.kompas.com/properti/read/2023/11/09/053000821/awal-2024-jalan-akses-ke-stasiun-kereta-cepat-whoosh-siap-dibangun>.

manusia terkait proyek KCIC?; 2) Apa dampak sosial dan lingkungan yang ditimbulkan oleh proyek KCIC, khususnya terkait dengan rusaknya rumah warga dan kerugian lahan pertanian?; 3) Bagaimana upaya WALHI Jawa Barat dalam memperjuangkan keadilan bagi masyarakat yang terdampak dan perlindungan terhadap lingkungan hidup?. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah: 1) Menganalisis respons pemerintah terhadap tuntutan perlindungan lingkungan dan hak asasi manusia terkait proyek KCIC; 2) Menyoroti dampak sosial dan lingkungan yang ditimbulkan oleh proyek tersebut; 3) Menilai upaya WALHI Jawa Barat dalam memperjuangkan keadilan bagi masyarakat yang terdampak dan perlindungan terhadap lingkungan hidup. Sedangkan manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih dalam terhadap konflik yang terjadi, serta memberikan masukan untuk perbaikan kebijakan dalam pembangunan infrastruktur di masa depan. Selanjutnya, metode penelitian yang digunakan meliputi studi dokumentasi dari laporan-laporan WALHI Jawa Barat, pemerintah, dan berita terkait proyek KCIC. Penelitian ini juga memanfaatkan wawancara dengan tokoh masyarakat dan aktivis lingkungan untuk mendapatkan perspektif yang lebih holistik.

PEMBAHASAN

Penelitian ini menyoroti respons pemerintah terhadap dampak lingkungan hidup yang ditimbulkan oleh proyek KCIC pasca pembangunan. Fokus utama dari penelitian ini adalah pada masalah lingkungan yang belum teratasi secara memadai, meskipun proyek tersebut telah selesai. Dampak lingkungan seperti kerusakan ekosistem, hilangnya lahan pertanian produktif, serta kerusakan rumah warga akibat peledakan untuk pembangunan terowongan, masih belum mendapatkan perhatian serius dari pihak pemerintah dan PT KCIC. Walaupun kompensasi telah diberikan kepada warga terdampak, banyak pihak yang merasa bahwa solusi tersebut belum cukup untuk mengatasi kerusakan yang terjadi dan dampak sosial yang ditimbulkan.

Respons Pemerintah terhadap Masalah Lingkungan Pasca Pembangunan KCIC

Respons pemerintah terhadap tuntutan perlindungan lingkungan pasca pembangunan KCIC menunjukkan ketidaksesuaian antara kebijakan yang diambil dan kebutuhan masyarakat serta perlindungan lingkungan yang sebenarnya. Meskipun ada beberapa langkah seperti kompensasi untuk warga yang terdampak, namun upaya pemulihan lingkungan secara komprehensif masih sangat terbatas. Pemerintah cenderung mengabaikan dampak jangka panjang terhadap ekosistem dan sosial masyarakat yang belum tertangani dengan baik. Oleh karena itu, penelitian ini menekankan pentingnya pemeriksaan lebih lanjut terhadap langkah-langkah konkret yang telah atau belum diambil oleh pemerintah dalam menangani dampak pasca pembangunan ini.

Respons pemerintah terhadap tuntutan perlindungan lingkungan dan hak asasi manusia terkait proyek KCIC menunjukkan adanya tantangan yang signifikan. Meskipun beberapa langkah telah diambil, seperti pemberian kompensasi kepada warga terdampak, respons ini masih dianggap belum memadai oleh WALHI Jawa Barat. Terdapat kebutuhan yang mendesak untuk pemerintah meningkatkan keberlanjutan dalam perlindungan lingkungan dan hak-hak masyarakat dalam konteks pembangunan infrastruktur skala besar seperti kereta cepat.¹¹

Respons pemerintah terhadap tuntutan perlindungan lingkungan dan hak asasi manusia (HAM) terkait proyek Kereta Cepat Indonesia - China (KCIC) menunjukkan adanya tantangan yang kompleks.¹² Meskipun telah ada langkah-langkah seperti pemberian kompensasi kepada warga terdampak, respons ini masih dianggap belum memadai oleh Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WALHI) Jawa Barat. Kerangka hukum yang berlaku, termasuk Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup serta berbagai peraturan terkait lainnya, memberikan landasan bagi pemerintah dalam menanggapi dampak lingkungan dari proyek KCIC. Namun demikian, implementasi dan pemantauan terhadap kepatuhan terhadap regulasi tersebut masih menemui berbagai kendala. Hal ini terlihat dari adanya kerusakan lingkungan seperti rusaknya rumah akibat peledakan untuk terowongan dan hilangnya lahan pertanian yang produktif, yang belum terselesaikan secara memadai. WALHI Jawa Barat secara konsisten mendesak pemerintah untuk meningkatkan transparansi, partisipasi publik, dan penegakan hukum yang lebih efektif terhadap pelanggaran lingkungan dan HAM dalam proyek infrastruktur skala besar seperti KCIC.¹³ Dalam konteks ini, pembentukan tim ahli independen, audit lingkungan yang ketat, serta konsultasi publik yang lebih inklusif menjadi kunci untuk memastikan bahwa pembangunan infrastruktur nasional tidak hanya memberikan manfaat ekonomi tetapi juga memperhatikan keberlanjutan lingkungan dan perlindungan terhadap hak-hak masyarakat yang terdampak.

Respons pemerintah terhadap tuntutan perlindungan lingkungan dan hak asasi manusia (HAM) terkait proyek Kereta Cepat Indonesia - China (KCIC) menghadapi kompleksitas yang melibatkan berbagai undang-undang dan regulasi. Di Indonesia, berbagai peraturan telah dibuat untuk melindungi lingkungan hidup dan hak asasi manusia, serta mengatur pembangunan infrastruktur besar seperti kereta cepat. Dalam konteks ini, berikut adalah

¹¹ WALHI Jawa Barat, "Selamatkan Lingkungan dan Rakyat, Bukan Proyek Kereta Cepat. – WALHI Jawa Barat," 2024, <https://walhijabar.id/selamatkan-lingkungan-dan-rakyat-bukan-proyek-kereta-cepat/>.

¹² Rakhmat Nur Hakim, "Komnas HAM Usut Dugaan Perusakan Lingkungan dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung," KOMPAS.com, August 5, 2021, <https://nasional.kompas.com/read/2021/08/05/18040401/komnas-ham-usut-dugaan-perusakan-lingkungan-dalam-proyek-kereta-cepat>.

¹³ Susilo Widiyantoro, Agam Marsoyo, and Kawik Sugiana, "Hubungan Antara Pengendalian Lahan Pertanian dan Penyediaan Tanah untuk Perumahan di Yogyakarta," *BHUMI: Jurnal Agraria dan Pertanahan* 6, no. 2 (November 7, 2020): 126–44, <https://doi.org/10.31292/bhumi.v6i2.407>.

penjelasan luas mengenai kerangka hukum yang berlaku dan respons pemerintah terhadap tuntutan tersebut.

Pertama, **Undang-Undang Dasar 1945**: Sebagai hukum dasar negara, UUD 1945 memberikan landasan konstitusional bagi perlindungan lingkungan hidup dan hak asasi manusia. Pasal 28H ayat (1) menegaskan hak setiap orang untuk hidup dalam lingkungan hidup yang baik dan sehat. Respons pemerintah terhadap tuntutan perlindungan lingkungan hidup dan hak asasi manusia (HAM) dalam konteks proyek KCIC sangat terkait dengan Undang-Undang Dasar 1945. Sebagai hukum dasar negara, UUD 1945 memberikan landasan konstitusional yang kuat dalam memastikan perlindungan lingkungan hidup dan hak asasi manusia di Indonesia. Pasal 28H ayat (1) UUD 1945 secara tegas menegaskan bahwa setiap orang berhak untuk hidup dalam lingkungan hidup yang baik, serta memiliki kewajiban untuk menjaga dan memelihara lingkungan hidup yang baik bagi generasi mendatang.

Dalam konteks proyek KCIC, pemerintah diharapkan untuk mengimplementasikan nilai-nilai dan prinsip yang terkandung dalam Pasal 28H ayat (1) UUD 1945. Hal ini mencakup upaya pemerintah untuk memastikan bahwa pembangunan infrastruktur seperti KCIC tidak merusak lingkungan hidup secara berlebihan dan tidak mengorbankan hak-hak asasi manusia masyarakat yang terdampak.¹⁴ Misalnya, pemerintah memiliki kewajiban untuk melindungi hak-hak pemilik tanah yang terdampak oleh proyek, termasuk hak atas tanah dan sumber daya alam yang ada di sekitarnya. Selain itu, UUD 1945 juga mendorong pemerintah untuk menerapkan prinsip keberlanjutan dalam pembangunan nasional. Pemerintah harus memastikan bahwa setiap proyek pembangunan besar seperti KCIC mematuhi standar lingkungan yang ditetapkan dalam undang-undang, seperti Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Hal ini sejalan dengan prinsip pembangunan berkelanjutan yang tidak hanya mempertimbangkan aspek ekonomi tetapi juga sosial dan lingkungan. Dengan demikian, UUD 1945 memberikan kerangka hukum yang penting bagi pemerintah dalam menanggapi tuntutan perlindungan lingkungan hidup dan HAM terkait proyek KCIC. Implementasi dan pengawasan yang efektif terhadap kepatuhan terhadap prinsip-prinsip ini akan menentukan keberhasilan proyek dalam memberikan manfaat ekonomi jangka panjang sambil tetap mempertahankan kualitas lingkungan hidup yang baik bagi seluruh masyarakat Indonesia.¹⁵

Selanjutnya, **Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup**: UU ini merupakan landasan utama dalam perlindungan lingkungan di Indonesia. UU ini mengatur tentang kewajiban pemerintah dan pengelola dalam

¹⁴ Irfani Darma Haris, Muhammad Arif Nasution, and Syafri Syafri, "Pengendalian Pemanfaatan Ruang Lahan Pertanian Berbasis Berkelanjutan Ketahanan Pangan di Kabupaten Soppeng," *Urban and Regional Studies Journal* 5, no. 2 (June 30, 2023): 129-33, <https://doi.org/10.35965/ursj.v5i2.2704>.

¹⁵ Andang Binawan and Maria Grasia Sari Soetopo, "Implementasi Hak Atas Lingkungan Hidup yang Bersih, Sehat, dan Berkelanjutan dalam Konteks Hukum Indonesia," *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia* 9, no. 1 (2022): 121-56, <https://doi.org/10.38011/jhli.v9i1.499>.

melestarikan lingkungan hidup serta memberikan sanksi terhadap pelanggaran. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UU PPLH) memegang peranan krusial dalam kerangka hukum perlindungan lingkungan di Indonesia. UU ini dirancang untuk mengatur berbagai aspek terkait pengelolaan lingkungan hidup secara holistik, mulai dari pelestarian sumber daya alam, pengendalian pencemaran, hingga pembangunan berkelanjutan.

Salah satu aspek penting yang diatur dalam UU PPLH adalah kewajiban pemerintah dalam melestarikan lingkungan hidup. Dalam konteks proyek seperti KCIC, UU ini menuntut agar pemerintah bertanggung jawab untuk mengamankan dan memelihara lingkungan hidup yang baik bagi generasi saat ini dan masa depan. Ini mencakup perlindungan terhadap lahan pertanian, pengelolaan air, udara, dan keanekaragaman hayati yang terdampak oleh proyek infrastruktur besar seperti KCIC. Selain itu, UU PPLH juga mengatur tentang sanksi terhadap pelanggaran lingkungan hidup. Hal ini penting untuk menegakkan kepatuhan terhadap standar lingkungan yang ditetapkan dalam undang-undang tersebut. Sanksi yang diberikan dapat berupa denda, pembekuan izin, atau bahkan tuntutan hukum terhadap pihak yang terlibat dalam pelanggaran tersebut. Implementasi sanksi ini diharapkan dapat menjadi deterren bagi pihak-pihak yang cenderung mengabaikan perlindungan lingkungan dalam proses pembangunan. Selanjutnya, UU PPLH juga mendorong partisipasi masyarakat dalam pengelolaan lingkungan hidup. Partisipasi ini penting dalam memastikan bahwa kebijakan dan keputusan terkait lingkungan berbasis pada kebutuhan dan aspirasi masyarakat setempat.¹⁶ Dalam konteks proyek KCIC, partisipasi masyarakat dapat berarti mengikutsertakan warga terdampak dalam proses perencanaan, monitoring, dan evaluasi terhadap dampak lingkungan dari proyek tersebut. Dengan demikian, UU Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup memberikan kerangka hukum yang komprehensif bagi pemerintah dalam menanggapi tuntutan perlindungan lingkungan hidup terkait proyek-proyek besar seperti KCIC. Implementasi yang efektif dari UU ini akan menjadi kunci dalam memastikan bahwa pembangunan infrastruktur tidak hanya berjalan sesuai dengan kebutuhan ekonomi dan teknis, tetapi juga memperhatikan keberlanjutan lingkungan hidup dan hak-hak masyarakat yang terdampak.¹⁷

Selanjutnya, **Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia**: UU ini menjamin perlindungan terhadap hak asasi manusia di Indonesia, termasuk hak atas tanah, air, dan lingkungan hidup yang layak. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia (UU HAM) adalah landasan hukum yang penting dalam menjamin

¹⁶Fondy Sanjaya and Viani Puspitasari, "Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dalam Perspektif Kritis Environmentalisme," *Padjadjaran Journal of International Relations* 2, no. 2 (September 30, 2020): 170–86, <https://doi.org/10.24198/padjir.v2i2.26044>.

¹⁷Nadia Astriani and Yulinda Adharani, "Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dari Sudut Pandang Penegakan Hukum Penataan Ruang," *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional* 6, no. 2 (August 31, 2017): 243–62, <https://doi.org/10.33331/rechtsvinding.v6i2.173>.

perlindungan terhadap hak asasi manusia di Indonesia. UU ini mengakui dan menjamin berbagai hak dasar yang dimiliki oleh setiap individu, termasuk hak atas tanah, air, dan lingkungan hidup yang layak. Salah satu aspek yang diatur dalam UU HAM adalah hak atas lingkungan hidup yang baik. Pasal 28I ayat (3) UU HAM menyatakan bahwa setiap orang berhak hidup dalam lingkungan hidup yang baik dan sehat serta memiliki kewajiban untuk melestarikannya. Dengan demikian, UU HAM memberikan dasar yang kuat bagi perlindungan lingkungan hidup dari berbagai ancaman, termasuk dari dampak negatif pembangunan infrastruktur seperti proyek KCIC.

Dalam konteks proyek KCIC, UU HAM menegaskan pentingnya memastikan bahwa hak-hak masyarakat yang terdampak oleh proyek tersebut tetap terlindungi. Ini mencakup hak atas tanah dan sumber daya alam yang digunakan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka. Pemerintah dan pihak terkait proyek KCIC memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa kompensasi yang adil diberikan kepada warga yang harus mengorbankan lahan atau sumber daya mereka karena pembangunan infrastruktur tersebut. Selain itu, UU HAM juga mengatur tentang perlindungan terhadap hak-hak ekonomi, sosial, dan budaya masyarakat. Dalam konteks proyek KCIC, hal ini mencakup keberlanjutan mata pencaharian dan kondisi hidup masyarakat yang terdampak, seperti petani atau pemilik lahan yang harus direlokasi atau kehilangan akses terhadap sumber daya alam mereka. Implementasi UU Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia merupakan bagian integral dalam menjaga keseimbangan antara pembangunan ekonomi dan perlindungan terhadap hak-hak masyarakat serta lingkungan hidup. Pemerintah dituntut untuk memastikan bahwa setiap langkah pembangunan, termasuk proyek infrastruktur besar seperti KCIC, tidak hanya memberikan manfaat ekonomi tetapi juga mematuhi prinsip-prinsip hak asasi manusia dan melestarikan lingkungan hidup untuk generasi mendatang.

Selanjutnya, **Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah**: UU ini mengatur kewenangan pemerintah daerah dalam pengelolaan lingkungan hidup di wilayahnya, termasuk dalam pembangunan infrastruktur skala besar seperti KCIC. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (UU Pemda) merupakan landasan hukum yang mengatur kewenangan pemerintah daerah dalam berbagai aspek termasuk pengelolaan lingkungan hidup di wilayahnya. UU ini memberikan wewenang kepada pemerintah daerah untuk mengatur, mengelola, dan melaksanakan pembangunan infrastruktur, termasuk proyek-proyek skala besar seperti Kereta Cepat Indonesia - China (KCIC).¹⁸ Salah satu hal yang diatur dalam UU Pemda adalah kewenangan pemerintah daerah dalam pengelolaan lingkungan hidup. Pemerintah daerah memiliki tanggung jawab untuk menjamin keberlanjutan pengelolaan lingkungan hidup di wilayahnya, termasuk dalam konteks pembangunan infrastruktur. Ini mencakup pengawasan terhadap dampak lingkungan

¹⁸ Dina Dina et al., "Perspektif Ekologi Administrasi: Pembangunan Infrastruktur Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung," *NEO POLITEA* 2, no. 1 (May 31, 2021): 1-10, <https://doi.org/10.53675/neopolitea.v2i1.283>.

dari proyek-proyek besar, seperti dampak terhadap air, udara, tanah, serta keanekaragaman hayati yang dapat timbul akibat pembangunan KCIC.¹⁹

Selain itu, UU Pemda juga memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk melakukan pengaturan terhadap pemanfaatan lahan dan sumber daya alam di wilayahnya. Dalam konteks proyek KCIC, hal ini penting untuk memastikan bahwa penggunaan lahan untuk pembangunan stasiun dan jalur kereta cepat mematuhi peraturan dan kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah. Pengelolaan lahan yang efektif juga melibatkan pengelolaan konflik yang mungkin timbul dengan masyarakat setempat terkait pembebasan lahan dan kompensasi yang diberikan. Selanjutnya, UU Pemda mendorong partisipasi aktif masyarakat dalam proses pengambilan keputusan yang berkaitan dengan lingkungan hidup. Partisipasi ini penting dalam memastikan bahwa kebijakan yang diambil oleh pemerintah daerah dalam hal pengelolaan lingkungan hidup dan pembangunan infrastruktur mencerminkan aspirasi dan kepentingan masyarakat setempat. Dalam konteks proyek KCIC, partisipasi masyarakat dapat berarti mengikutsertakan mereka dalam proses konsultasi publik, pemantauan dampak lingkungan, serta pengawasan terhadap implementasi kebijakan lingkungan. Dengan demikian, implementasi UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sangat relevan dalam konteks pengelolaan lingkungan hidup dan pembangunan infrastruktur skala besar seperti KCIC. Pemerintah daerah memiliki peran yang strategis dalam menjaga keseimbangan antara pembangunan ekonomi dengan keberlanjutan lingkungan hidup, serta memastikan bahwa kepentingan masyarakat lokal terpenuhi dalam setiap tahap pembangunan proyek tersebut.

Selanjutnya, **Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja**: Meskipun bertujuan untuk mempercepat investasi, UU ini juga menimbulkan kontroversi terkait potensi pelemahan regulasi lingkungan dan dampak sosial dari pembangunan infrastruktur. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU Cipta Kerja) merupakan regulasi yang bertujuan untuk mempercepat investasi dan membangun iklim usaha yang lebih kondusif di Indonesia. Namun, UU ini juga menimbulkan kontroversi yang signifikan terkait dengan potensi pelemahan regulasi lingkungan dan dampak sosial dari pembangunan infrastruktur, termasuk proyek-proyek seperti Kereta Cepat Indonesia - China (KCIC).²⁰ Salah satu aspek yang menjadi perhatian dalam UU Cipta Kerja adalah upaya untuk menyederhanakan perizinan dan prosedur lingkungan untuk proyek-proyek infrastruktur besar. Hal ini dapat berdampak pada pengurangan waktu dan biaya dalam mendapatkan izin, namun juga meningkatkan risiko terhadap penurunan kualitas evaluasi dampak lingkungan dan sosial.²¹

¹⁹ Elita Rahmi, Rustian Mushawirya, and Eko Nuriyatman, "Prospektif Omnibus Law Bidang Sumber Daya Alam," *Bina Hukum Lingkungan* 5, no. 2 (2021): 304–18.

²⁰ Ariawan Gunadi, Gunardi Gunardi, and Martono Martono, "The Law of Forest in Indonesia: Prevention and Suppression of Forest Fires," *Bina Hukum Lingkungan* 4, no. 1 (2019): 113–34.

²¹ Yujuan Wu and Jacqueline Tham, "The Impact of Environmental Regulation, Environment, Social and Government Performance, and Technological Innovation on Enterprise Resilience under a Green Recovery," *Heliyon* 9, no. 10 (October 1, 2023): e20278, <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e20278>.

Perubahan ini memunculkan kekhawatiran bahwa proses evaluasi lingkungan yang tidak memadai dapat mengabaikan atau meminimalkan risiko dampak negatif terhadap lingkungan dan masyarakat.

Selain itu, UU Cipta Kerja juga mengatur tentang berbagai insentif dan kemudahan yang diberikan kepada investor untuk memperluas investasi mereka di Indonesia. Meskipun hal ini diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan menciptakan lapangan kerja baru, namun pelaksanaannya harus memperhatikan keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi dengan perlindungan lingkungan dan hak-hak masyarakat. Dalam konteks proyek KCIC, UU Cipta Kerja dapat mempengaruhi implementasi kebijakan lingkungan yang lebih longgar, termasuk dalam hal evaluasi dampak lingkungan yang lebih terbatas atau tidak menyeluruh. Ini dapat mengarah pada risiko meningkatnya kerusakan lingkungan seperti degradasi tanah, pencemaran air, dan kerugian habitat hewan. Selain itu, masyarakat yang terdampak proyek seperti pemilik lahan yang harus direlokasi juga dapat menghadapi tantangan dalam mendapatkan kompensasi yang adil dan perlindungan terhadap hak-hak mereka.²² Oleh karena itu, perlu keseimbangan yang baik antara tujuan mempercepat investasi dengan keberlanjutan lingkungan dan perlindungan terhadap hak asasi manusia. Implementasi UU Cipta Kerja harus memastikan bahwa setiap upaya untuk mempercepat investasi tidak mengorbankan kepentingan lingkungan hidup dan kesejahteraan sosial masyarakat. Pemerintah harus tetap memastikan bahwa setiap langkah kebijakan yang diambil dalam rangka mendorong investasi juga memperhitungkan dampaknya terhadap lingkungan hidup dan hak-hak masyarakat, sesuai dengan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan dan perlindungan hak asasi manusia yang telah dijamin oleh konstitusi dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Selanjutnya, **Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Informasi Geospasial**: UU ini mengatur pengelolaan informasi geospasial yang penting dalam pengawasan dan pengelolaan lingkungan hidup terkait proyek KCIC. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Informasi Geospasial (UU 4/2011) merupakan kerangka hukum yang mengatur pengumpulan, pengolahan, penyimpanan, dan pemanfaatan informasi geospasial di Indonesia. UU ini penting terutama dalam konteks pengawasan dan pengelolaan lingkungan hidup, seperti dalam proyek-proyek besar termasuk KCIC. UU 4/2011 menetapkan standar yang ketat untuk memastikan keakuratan dan keandalan informasi geospasial yang digunakan dalam pengambilan keputusan terkait tata ruang, mitigasi dampak lingkungan, dan pengelolaan lahan. Selain itu, undang-undang ini juga memastikan akses masyarakat terhadap informasi geospasial yang transparan dan aman, serta mengatur perlindungan terhadap data geospasial dari penyalahgunaan. Dalam implementasinya, UU 4/2011 memungkinkan

²² Umami A'zizah Zahroh and Fatma Ulfatun Najicha, "Problems and Challenges on Environmental Law Enforcement in Indonesia: AMDAL in the Context of Administrative Law," *Indonesian State Law Review (ISLRev)* 5, no. 2 (October 31, 2022): 53-66, <https://doi.org/10.15294/islrev.v5i2.46511>.

pemerintah untuk melakukan pengawasan yang ketat terhadap penggunaan informasi geospasial dalam proyek-proyek besar seperti KCIC, dengan tujuan untuk meminimalkan dampak lingkungan negatif. Selain itu, undang-undang ini juga menegaskan perlunya perlindungan data dan keamanan informasi geospasial untuk mencegah potensi penyalahgunaan atau kebocoran informasi yang sensitif. Dengan demikian, UU 4/2011 tidak hanya mengatur aspek teknis dalam pengelolaan informasi geospasial, tetapi juga menegaskan pentingnya keterbukaan, akuntabilitas, dan keberlanjutan dalam pengembangan infrastruktur di Indonesia.

Selanjutnya, **Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 tentang Izin Lingkungan:** Peraturan ini mengatur proses perizinan lingkungan yang harus diikuti oleh proyek-proyek besar, termasuk KCIC, untuk memastikan dampak lingkungan dipantau dan dikelola dengan baik. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 tentang Izin Lingkungan merupakan regulasi yang penting dalam mengatur proses perizinan lingkungan di Indonesia. Regulasi ini berlaku untuk semua proyek yang berpotensi memiliki dampak lingkungan, termasuk proyek-proyek besar seperti KCIC. Tujuan utama dari peraturan ini adalah memastikan bahwa setiap proyek yang dilaksanakan dapat mengelola dampak lingkungan secara bertanggung jawab dan berkelanjutan. Dalam konteks KCIC, Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 menetapkan tahapan-tahapan yang harus diikuti oleh pengembang proyek dalam memperoleh izin lingkungan. Proses ini mencakup kajian mengenai potensi dampak lingkungan yang dihasilkan oleh proyek, upaya mitigasi untuk mengurangi dampak tersebut, serta rencana pemantauan terhadap lingkungan setelah proyek beroperasi. Proses perizinan ini juga melibatkan konsultasi publik dan partisipasi masyarakat dalam menilai dampak lingkungan yang mungkin timbul.²³ Selain itu, Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 menegaskan kewajiban bagi pengembang proyek untuk melakukan monitoring dan pelaporan secara berkala terhadap kondisi lingkungan yang terpengaruh oleh proyek. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa proyek KCIC dan proyek-proyek lainnya beroperasi sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan dalam izin lingkungan, serta untuk memperbaiki atau mengurangi dampak lingkungan yang terjadi jika dibutuhkan. Secara keseluruhan, Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 adalah instrumen penting yang mendukung prinsip pembangunan berkelanjutan di Indonesia dengan memastikan bahwa setiap proyek besar seperti KCIC dapat berkontribusi secara positif tanpa mengorbankan keberlanjutan lingkungan.²⁴ Dengan adanya regulasi ini, diharapkan dapat tercapai keseimbangan antara

²³ Camila A. De Paiva, Cesar F. Barella, and Alberto Fonseca, "Assessing and Managing Safety Risks to Downstream Communities (in Hindsight): What Went Wrong in the Licensing and Impact Assessment Procedures of Brazil's Deadliest Dam Breaks?," *Environmental Impact Assessment Review* 106 (May 1, 2024): 107536, <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2024.107536>.

²⁴ Maharani Yulisti et al., "Effects of Eco-Friendly Fishing Gears on Fishermen's Welfare and Sustainable Fisheries: Lessons Learned from Indonesia," *Marine Pollution Bulletin* 198 (January 1, 2024): 115888, <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2023.115888>.

pembangunan ekonomi dan perlindungan lingkungan hidup untuk generasi saat ini maupun mendatang.

Selanjutnya, **Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor P.20/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2020 tentang Pedoman Penyusunan AMDAL dan UKL-UPL**: Pedoman ini mengatur persyaratan teknis dalam penyusunan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) dan Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup (UKL-UPL) yang wajib dilakukan oleh proyek-proyek besar. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor P.20/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2020 tentang Pedoman Penyusunan AMDAL dan UKL-UPL memberikan arahan yang jelas dalam proses penyusunan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) dan Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup (UKL-UPL) untuk proyek-proyek besar di Indonesia.²⁵ Pedoman ini dikeluarkan untuk memastikan bahwa setiap proyek yang memiliki potensi dampak signifikan terhadap lingkungan melakukan kajian yang komprehensif sebelum implementasi proyek dimulai. AMDAL merupakan alat penting dalam manajemen lingkungan yang mengidentifikasi, mengevaluasi, dan merencanakan pengelolaan dampak lingkungan yang mungkin timbul dari suatu proyek. Pedoman ini menetapkan bahwa setiap proyek yang termasuk dalam kategori yang wajib melakukan AMDAL harus menyusun dokumen AMDAL yang lengkap sesuai dengan tahapan yang ditetapkan. Dokumen AMDAL harus mencakup analisis terhadap dampak-dampak sosial, ekonomi, budaya, dan lingkungan yang mungkin terjadi selama dan setelah proyek berjalan.

Selain AMDAL, proyek-proyek yang memiliki dampak lebih kecil dapat melakukan Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup (UKL) dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup (UPL). Pedoman ini memberikan panduan teknis tentang bagaimana cara menyusun UKL-UPL yang efektif untuk mengelola dan memonitor dampak lingkungan proyek.²⁶ UKL-UPL diharapkan dapat menjadi alternatif bagi proyek-proyek kecil atau dengan dampak yang terbatas untuk memenuhi kewajiban hukum dalam perlindungan lingkungan hidup.²⁷ Peraturan ini juga menetapkan bahwa proses penyusunan AMDAL dan UKL-UPL harus melibatkan konsultasi publik yang transparan dan inklusif. Pihak pengembang proyek diharuskan untuk secara aktif menginformasikan masyarakat terkait dengan rencana proyek, hasil kajian AMDAL atau UKL-UPL, serta mengakomodasi masukan dari masyarakat dalam

²⁵ Muhammad Ramdhan Oliy, "Kajian Upaya Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Pembangunan Rumah Khusus Lansia Kabupaten Gorontalo Utara," *Gorontalo Journal of Infrastructure and Science Engineering* 5, no. 1 (July 11, 2022): 1–6, <https://doi.org/10.32662/gojise.v5i1.2239>.

²⁶ Yoyon Wahyono et al., "Assessing the Impact of Climate Change and Water Scarcity of Ferronickel Production in Indonesia: A Life Cycle Assessment Approach," *Sustainable Energy Technologies and Assessments* 67 (July 1, 2024): 103835, <https://doi.org/10.1016/j.seta.2024.103835>.

²⁷ Rizki Firmansyah Setya Budi et al., "Scaling Law Method for Cost Estimation of Indonesia's First HTGR (PeLUIt-40) and Its Implementation Strategy," *Nuclear Engineering and Design* 423 (July 1, 2024): 113195, <https://doi.org/10.1016/j.nucengdes.2024.113195>.

proses pengambilan keputusan.²⁸ Partisipasi publik dianggap penting untuk memastikan bahwa kepentingan masyarakat terdampak dan masyarakat umum secara luas dipertimbangkan dalam proses perencanaan dan implementasi proyek. Seluruh proses AMDAL dan UKL-UPL yang diatur dalam pedoman ini juga harus mematuhi prinsip-prinsip keberlanjutan, di mana pengelolaan dampak lingkungan harus dilakukan dengan cara yang meminimalkan kerugian terhadap lingkungan dan masyarakat serta memaksimalkan manfaat jangka panjang bagi pembangunan berkelanjutan. Ketersediaan pedoman ini diharapkan dapat meningkatkan standar praktik pengelolaan lingkungan di Indonesia, menjaga keseimbangan antara pembangunan ekonomi dan pelestarian lingkungan hidup, serta memperkuat perlindungan terhadap hak-hak masyarakat dalam konteks pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan.

Selanjutnya, **Peraturan Pemerintah Nomor 99 Tahun 2012 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun**: Regulasi ini penting untuk mengatur penanganan limbah berbahaya yang mungkin dihasilkan dari konstruksi dan operasional proyek KCIC. Peraturan Pemerintah Nomor 99 Tahun 2012 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) adalah peraturan yang sangat relevan dalam konteks proyek seperti KCIC. Regulasi ini mengatur secara ketat mengenai penanganan limbah B3 yang dapat dihasilkan selama proses konstruksi, operasional, dan pemeliharaan proyek infrastruktur besar seperti KCIC. Salah satu aspek penting dari PP No. 99 Tahun 2012 adalah pengelolaan yang aman dan bertanggung jawab terhadap limbah B3. Proyek-proyek seperti KCIC sering kali menghasilkan limbah yang berpotensi berbahaya bagi lingkungan dan kesehatan manusia, seperti limbah dari bahan kimia, pelumas, atau material konstruksi tertentu.²⁹ PP ini mengharuskan setiap pelaku usaha atau pengelola proyek untuk mengidentifikasi, memisahkan, mengemas, mengangkut, dan membuang limbah B3 sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Selain itu, PP No. 99 Tahun 2012 juga menetapkan kewajiban untuk melakukan registrasi limbah B3 serta pelaporan secara berkala kepada instansi terkait, seperti Badan Lingkungan Hidup daerah. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa limbah B3 yang dihasilkan tidak mencemari lingkungan atau membahayakan kesehatan masyarakat sekitar.

Dalam konteks proyek KCIC, penerapan PP No. 99 Tahun 2012 menjadi sangat penting untuk mengurangi risiko dampak negatif dari limbah B3 terhadap lingkungan dan kesehatan masyarakat. Pengelola proyek harus mematuhi semua persyaratan yang tercantum dalam regulasi ini, mulai dari pengelolaan limbah di tempat sumber hingga disposisi akhir limbah B3. Dalam prakteknya, pengelola proyek KCIC diharapkan memiliki rencana manajemen limbah B3 yang terperinci, termasuk prosedur pengendalian dan mitigasi risiko serta mekanisme darurat untuk penanganan kejadian tak terduga yang melibatkan limbah

²⁸ Sudharto P. Hadi, Rizkiana S. Hamdani, and Ali Roziqin, "A Sustainability Review on the Indonesian Job Creation Law," *Heliyon* 9, no. 2 (February 1, 2023): e13431, <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e13431>.

²⁹ Jianling Jiao, Pengwang He, and Jianrui Zha, "Factors Influencing Illegal Dumping of Hazardous Waste in China," *Journal of Environmental Management* 354 (March 1, 2024): 120366, <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2024.120366>.

berbahaya. Langkah-langkah ini tidak hanya bertujuan untuk mematuhi peraturan, tetapi juga untuk memastikan bahwa proyek KCIC beroperasi secara bertanggung jawab dan berkelanjutan dari segi lingkungan. Secara keseluruhan, PP No. 99 Tahun 2012 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun menjadi landasan hukum yang penting dalam menjaga keamanan lingkungan dan kesehatan masyarakat dalam konteks proyek KCIC.³⁰ Dengan mematuhi regulasi ini, diharapkan proyek infrastruktur tersebut dapat memberikan manfaat ekonomi yang maksimal sambil meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan hidup.³¹

Selanjutnya, **Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN Nomor 29 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pemberian Ganti Kerugian**: Peraturan ini mengatur tata cara pemberian ganti rugi bagi masyarakat yang terdampak, termasuk dalam hal perubahan fungsi lahan untuk proyek KCIC. Salah satu aspek penting dari Peraturan ini adalah penentuan nilai ganti rugi yang adil dan memadai bagi pemilik atau pemegang hak atas tanah yang terkena dampak. Proses penilaian dan penentuan nilai ganti rugi harus dilakukan secara transparan, objektif, dan berkeadilan, serta mempertimbangkan nilai riil dari kerugian yang dialami oleh masyarakat terdampak. Selain itu, Peraturan ini juga mengatur mengenai prosedur administrasi yang harus diikuti oleh pemerintah daerah dan Badan Pertanahan Nasional (BPN) dalam proses pemberian ganti rugi. Hal ini termasuk persyaratan dokumentasi yang lengkap, termasuk verifikasi dan validasi klaim ganti rugi oleh pihak berwenang.

Dalam konteks proyek KCIC, aplikasi Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN Nomor 29 Tahun 2019 menjadi sangat penting untuk memastikan bahwa masyarakat yang terkena dampak perubahan fungsi lahan untuk proyek kereta cepat ini mendapatkan perlakuan yang adil dan kompensasi yang sesuai.³² Kepentingan untuk menjaga keseimbangan antara kepentingan pembangunan infrastruktur nasional dan perlindungan hak-hak masyarakat harus dijaga dengan baik. Penerapan peraturan ini juga mencakup aspek pengawasan dan pengawalan terhadap pelaksanaan ganti rugi, untuk memastikan bahwa semua tahapan proses dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan tidak menimbulkan ketidakadilan bagi masyarakat yang terdampak. Partisipasi aktif masyarakat dalam proses ini juga dapat memperkuat transparansi dan akuntabilitas dalam pengelolaan

³⁰ Sidra Fatima et al., "Sustainable Forestry and Environmental Impacts: Assessing the Economic, Environmental, and Social Benefits of Adopting Sustainable Agricultural Practices," *Ecological Frontiers*, June 25, 2024, <https://doi.org/10.1016/j.ecofro.2024.05.009>.

³¹ Claudia Ituarte-Lima and Radu Mares, "Environmental Democracy: Examining the Interplay between Escazu Agreement's Innovations and EU Economic Law," *Earth System Governance* 21 (August 1, 2024): 100208, <https://doi.org/10.1016/j.esg.2024.100208>.

³² Saul Ngarava, "Impact of Land Restitution Benefits on Water, Energy and Food (WEF) Misgovernance and Social Injustice," *Environmental and Sustainability Indicators* 22 (June 1, 2024): 100386, <https://doi.org/10.1016/j.indic.2024.100386>.

ganti rugi.³³ Secara keseluruhan, Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN Nomor 29 Tahun 2019 adalah landasan hukum yang krusial dalam menangani aspek pemberian ganti rugi bagi masyarakat yang terdampak perubahan fungsi lahan untuk proyek-proyek strategis seperti KCIC. Dengan implementasi yang tepat, diharapkan dapat tercipta keseimbangan yang baik antara pembangunan infrastruktur nasional dan perlindungan hak-hak masyarakat serta lingkungan hidup.³⁴

Selanjutnya, **Peraturan Daerah**: Setiap provinsi dan kabupaten/kota memiliki peraturan daerah terkait pengelolaan lingkungan hidup dan izin-izin pembangunan yang harus dipatuhi oleh proyek KCIC di wilayahnya. Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN Nomor 29 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pemberian Ganti Kerugian adalah peraturan yang penting dalam konteks proyek-proyek besar seperti Kereta Cepat Indonesia - China (KCIC). Peraturan ini mengatur secara detil prosedur dan mekanisme yang harus diikuti dalam memberikan kompensasi kepada masyarakat yang terdampak oleh perubahan fungsi lahan untuk kepentingan umum, termasuk untuk proyek KCIC. Peraturan Daerah (Perda) merupakan peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah, baik provinsi maupun kabupaten/kota, yang mengatur berbagai aspek termasuk pengelolaan lingkungan hidup dan izin-izin pembangunan. Setiap provinsi dan kabupaten/kota memiliki wewenang untuk mengeluarkan Perda sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik wilayahnya masing-masing. Perda ini bertujuan untuk melindungi lingkungan hidup, mengatur pemanfaatan ruang, serta memastikan bahwa setiap pembangunan atau kegiatan di wilayahnya dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Peraturan Gubernur (PERGUB) Provinsi Jawa Barat Nomor 4 Tahun 2020 tentang Pedoman Pelaksanaan Penegakan Hukum Lingkungan Hidup memiliki relevansi yang kuat dalam konteks proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC). PERGUB ini bertujuan untuk mengatur prosedur dan pedoman dalam penegakan hukum terkait pelanggaran lingkungan hidup di wilayah Jawa Barat, termasuk potensinya untuk mempengaruhi proyek KCIC yang melewati beberapa daerah di provinsi ini.

Dalam konteks KCIC, PERGUB Provinsi Jawa Barat Nomor 4 Tahun 2020 memainkan peran penting dalam memastikan bahwa semua kegiatan konstruksi dan operasional proyek KCIC mematuhi standar lingkungan yang telah ditetapkan. Pedoman ini mencakup aspek-aspek seperti monitoring lingkungan, penilaian dampak lingkungan, upaya mitigasi, dan tindakan hukum yang dapat diambil jika terjadi pelanggaran terhadap ketentuan lingkungan hidup. Selain itu, PERGUB tersebut juga mengatur tentang koordinasi antara berbagai lembaga terkait di tingkat provinsi dalam melakukan penegakan hukum terhadap pelanggaran

³³ Annette M. Dekker et al., "A Call for Increased Transparency and Accountability of Health Care Outcomes in US Immigration and Customs Enforcement Detention Centers," *The Lancet Regional Health - Americas* 36 (August 1, 2024): 100825, <https://doi.org/10.1016/j.lana.2024.100825>.

³⁴ Ahmed A. Sarhan and Ali Meftah Gerged, "Do Corporate Anti-Bribery and Corruption Commitments Enhance Environmental Management Performance? The Moderating Role of Corporate Social Responsibility Accountability and Executive Compensation Governance," *Journal of Environmental Management* 341 (September 1, 2023): 118063, <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2023.118063>.

lingkungan hidup. Hal ini penting mengingat proyek KCIC melintasi beberapa kabupaten/kota di Jawa Barat, sehingga koordinasi yang baik antara pemerintah daerah, badan lingkungan hidup, dan instansi terkait lainnya sangat diperlukan untuk mengawasi dan menanggapi setiap potensi pelanggaran yang terjadi. Dengan demikian, PERGUB Provinsi Jawa Barat Nomor 4 Tahun 2020 tentang Pedoman Pelaksanaan Penegakan Hukum Lingkungan Hidup tidak hanya mengatur aspek teknis penegakan hukum, tetapi juga menjadi instrumen penting dalam memastikan bahwa proyek KCIC beroperasi sesuai dengan standar lingkungan yang ketat dan memenuhi kewajiban hukumnya di tingkat provinsi. Ini sejalan dengan upaya pemerintah untuk menjaga keberlanjutan lingkungan hidup sambil mendukung pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan di Indonesia.³⁵

Dalam konteks proyek Kereta Cepat Indonesia - China (KCIC), setiap wilayah yang dilalui oleh jalur kereta cepat tersebut akan tunduk pada regulasi yang ditetapkan dalam Perda yang berlaku di provinsi dan kabupaten/kota terkait. Perda ini mengatur persyaratan dan prosedur yang harus dipatuhi oleh proyek KCIC dalam hal pengelolaan lingkungan hidup, pemberian izin pembangunan, serta aspek-aspek lain yang relevan. Misalnya, Perda dapat mengatur mengenai persyaratan lingkungan yang harus dipenuhi oleh proyek KCIC dalam hal pengendalian polusi udara, pengelolaan limbah, penghijauan kembali lahan yang terganggu, dan lain sebagainya. Perda juga dapat menetapkan kewajiban proyek untuk melakukan konsultasi publik atau melibatkan masyarakat dalam proses pengambilan keputusan terkait proyek KCIC. Selain itu, Perda juga menetapkan mekanisme pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran ketentuan lingkungan hidup dan izin pembangunan. Ini bertujuan untuk memastikan bahwa proyek KCIC beroperasi dengan mematuhi standar lingkungan dan prosedur yang telah ditetapkan, serta tidak menimbulkan dampak negatif yang signifikan bagi masyarakat dan lingkungan sekitar. Pentingnya Perda dalam konteks proyek KCIC adalah untuk memberikan kepastian hukum dan memastikan bahwa setiap aktivitas pembangunan di tingkat lokal dilakukan dengan memperhatikan dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan yang mungkin ditimbulkan. Dengan mematuhi Perda yang berlaku, diharapkan proyek KCIC dapat berjalan secara harmonis dengan kepentingan masyarakat setempat dan melindungi lingkungan hidup dari kerusakan yang tidak diinginkan.

Selanjutnya, **Ketentuan Internasional:** Indonesia juga terikat oleh berbagai perjanjian internasional terkait lingkungan hidup dan hak asasi manusia yang menjadi acuan dalam pembangunan infrastruktur besar seperti kereta cepat. Indonesia sebagai negara anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) dan berbagai organisasi internasional terkait, termasuk yang terkait dengan lingkungan hidup dan hak asasi manusia, terikat oleh berbagai perjanjian

³⁵ Xiaoyi Jiang and Zipeng Huang, "Extraterritorial Application of China's Marine Environmental Protection Law: Towards Effective Marine Environmental Protection Enforcement," *Marine Policy* 167 (September 1, 2024): 106241, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2024.106241>.

internasional yang mempengaruhi kebijakan pembangunan infrastruktur besar seperti proyek kereta cepat, seperti KCIC.³⁶ Beberapa perjanjian internasional yang relevan dalam konteks ini antara lain:

1. Perjanjian Paris (2015): Indonesia telah menandatangani dan meratifikasi Perjanjian Paris tentang Perubahan Iklim.³⁷ Perjanjian ini mengharuskan negara-negara untuk mengurangi emisi gas rumah kaca dan mengambil langkah-langkah adaptasi untuk mengurangi dampak perubahan iklim. Dalam konteks proyek KCIC, hal ini berarti Indonesia harus memperhatikan dampak lingkungan yang ditimbulkan oleh infrastruktur transportasi besar-besaran seperti kereta cepat terhadap emisi karbon dan perubahan iklim.
2. Agenda 2030 untuk Pembangunan Berkelanjutan (SDGs): Indonesia adalah bagian dari komitmen global untuk mencapai Tujuan Pembangunan Berkelanjutan yang mencakup target-target terkait lingkungan hidup, termasuk pengelolaan sumber daya alam yang berkelanjutan dan perlindungan ekosistem.³⁸ Pembangunan infrastruktur seperti KCIC harus sejalan dengan prinsip-prinsip SDGs untuk memastikan bahwa pembangunan tersebut berkontribusi positif terhadap pembangunan berkelanjutan.
3. Konvensi tentang Keanekaragaman Hayati (CBD): Indonesia telah meratifikasi CBD yang mengatur perlindungan dan pemanfaatan berkelanjutan atas keanekaragaman hayati. Dalam konteks proyek KCIC, penting untuk mempertimbangkan dampak terhadap keanekaragaman hayati baik di darat maupun di perairan yang dilalui oleh jalur kereta cepat.³⁹
4. Konvensi ILO (Organisasi Buruh Internasional): Konvensi yang terkait dengan hak-hak pekerja dan kondisi kerja juga relevan dalam proyek-proyek infrastruktur besar seperti KCIC. Hal ini mencakup keadilan kerja, kondisi kerja yang aman, dan perlindungan hak-hak pekerja di sepanjang jalur proyek pembangunan.⁴⁰
5. Deklarasi PBB tentang Hak Asasi Manusia: Indonesia sebagai anggota PBB juga terikat pada berbagai deklarasi PBB yang mengatur hak asasi manusia, termasuk hak atas tanah, air, dan lingkungan hidup yang layak.⁴¹ Dalam konteks proyek KCIC, penting

³⁶ Adhy Riadhy Arafah et al., "FIR Agreement Indonesia - Singapore: What Are the Legal Implications?," *Heliyon* 10, no. 8 (April 30, 2024): e29708, <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e29708>.

³⁷ Naila Sukma Aisyah, "Dilema Posisi Indonesia dalam Persetujuan Paris tentang Perubahan Iklim," *Indonesian Perspective* 4, no. 2 (November 24, 2019): 118-32, <https://doi.org/10.14710/ip.v4i2.26698>.

³⁸ Indira A. L. Eyzaguirre, Allan Yu Iwama, and Marcus E. B. Fernandes, "Integrating a Conceptual Framework for the Sustainable Development Goals in the Mangrove Ecosystem: A Systematic Review," *Environmental Development* 47 (September 1, 2023): 100895, <https://doi.org/10.1016/j.envdev.2023.100895>.

³⁹ Lusita Meilana et al., "How Indonesian Marine Protected Areas (MPAs) Are Doing: A Management Performance-Based Evaluation," *Biological Conservation* 282 (June 1, 2023): 110033, <https://doi.org/10.1016/j.biocon.2023.110033>.

⁴⁰ Shabnam Kharabaf and Masoumeh Nematbakhsh, "International Labor Organization (ILO)," in *Encyclopedia of Toxicology (Fourth Edition)*, ed. Philip Wexler (Oxford: Academic Press, 2024), 583-86, <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-824315-2.00510-8>.

⁴¹ Yen-Chiang Chang and Muneeb Khan, "The Maritime Labour Convention 2006 in Human Rights Context: An Appraisal," *Marine Policy* 154 (August 1, 2023): 105688, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105688>.

untuk memastikan bahwa hak-hak masyarakat yang terdampak langsung dihormati dan dilindungi sesuai dengan standar internasional yang berlaku.⁴²

Dengan terikatnya Indonesia pada berbagai perjanjian dan komitmen internasional ini, pemerintah Indonesia memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa pembangunan infrastruktur seperti KCIC tidak hanya mematuhi peraturan dalam negeri, tetapi juga standar internasional yang telah disepakati secara global. Hal ini bertujuan untuk meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan hidup, memastikan keberlanjutan pembangunan, dan melindungi hak-hak masyarakat yang terdampak secara adil dan berkelanjutan.

Selanjutnya, **Pengadilan Lingkungan:** Pengadilan Lingkungan Hidup sebagai lembaga khusus yang berwenang mengadili perkara lingkungan hidup dapat menjadi forum untuk menyelesaikan sengketa terkait dampak lingkungan dari proyek KCIC.⁴³ Pengadilan Lingkungan Hidup merupakan lembaga khusus yang memiliki kewenangan untuk mengadili perkara-perkara yang berkaitan dengan lingkungan hidup, termasuk sengketa yang muncul akibat proyek-proyek pembangunan seperti KCIC. Lembaga ini memiliki peran penting dalam menegakkan hukum lingkungan hidup dan memastikan bahwa pembangunan dilaksanakan dengan memperhatikan aspek lingkungan yang berkelanjutan. Di Indonesia, Pengadilan Lingkungan Hidup dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Lembaga ini memiliki tugas dan fungsi untuk menyelesaikan perkara-perkara yang berkaitan dengan pencemaran dan kerusakan lingkungan, termasuk yang diakibatkan oleh proyek-proyek besar seperti infrastruktur transportasi.

Salah satu keunggulan dari Pengadilan Lingkungan Hidup adalah spesialisasinya dalam menangani masalah lingkungan, yang memungkinkan para hakim dan stafnya untuk memiliki pemahaman mendalam tentang isu-isu teknis dan ilmiah yang terkait dengan dampak lingkungan dari proyek-proyek seperti KCIC. Hal ini mencakup evaluasi terhadap Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) atau Dokumen UKL-UPL yang telah disusun oleh pengembang proyek. Keberadaan Pengadilan Lingkungan Hidup memberikan akses kepada masyarakat dan organisasi non-pemerintah seperti WALHI untuk mengajukan gugatan atau banding terhadap kebijakan atau tindakan yang dianggap merugikan lingkungan hidup dan hak-hak masyarakat terkait. Dalam konteks proyek KCIC, masyarakat yang merasa terdampak secara langsung dapat memanfaatkan lembaga ini untuk mengadukan permasalahan seperti kerusakan lingkungan, hilangnya sumber mata pencaharian, atau perubahan signifikan terhadap kondisi lingkungan tempat tinggal mereka. Pengadilan Lingkungan Hidup juga memberikan jaminan bahwa proses hukum yang berlangsung akan berjalan sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan dan transparansi. Keputusan yang diambil oleh lembaga ini

⁴² Kharabaf and Nematbakhsh, "International Labor Organization (ILO)."

⁴³ Arie Afriansyah, Leonardo Bernard, and Christou Imanuel, "Should Indonesia Regulate Foreign Military Activities in Its EEZ?," *Marine Policy* 159 (January 1, 2024): 105931, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105931>.

diharapkan dapat memastikan bahwa hak-hak masyarakat terlindungi dengan baik, sementara tetap mempertimbangkan kebutuhan pembangunan nasional yang berkelanjutan. Dalam prakteknya, Pengadilan Lingkungan Hidup dapat menjadi forum yang efektif untuk mediasi dan penyelesaian sengketa antara pihak-pihak yang terlibat, termasuk antara pemerintah, pengembang proyek, dan masyarakat lokal. Hal ini dapat menghasilkan keputusan yang lebih baik dan berkelanjutan bagi semua pihak yang terlibat dalam pembangunan proyek infrastruktur besar seperti KCIC, dengan meminimalkan konflik dan memastikan keberlanjutan lingkungan hidup di wilayah terdampak.

Selanjutnya, **Komitmen Internasional:** Indonesia juga memiliki komitmen terhadap berbagai kesepakatan global seperti Sustainable Development Goals (SDGs) yang menuntut pembangunan berkelanjutan dan inklusif. Indonesia memiliki komitmen yang signifikan terhadap berbagai kesepakatan internasional, termasuk SDGs, yang merupakan agenda global untuk pembangunan berkelanjutan dan inklusif. SDGs diadopsi oleh PBB pada tahun 2015 dan menjadi arahan utama bagi negara-negara anggota untuk mencapai pembangunan yang berkelanjutan hingga tahun 2030. Sebagai negara anggota PBB, Indonesia telah berkomitmen untuk melaksanakan SDGs dengan memperhatikan tiga dimensi utama pembangunan berkelanjutan, yaitu ekonomi, sosial, dan lingkungan. SDGs menempatkan pentingnya perlindungan lingkungan hidup sebagai salah satu tujuan yang harus dicapai secara global. Hal ini mencakup upaya untuk mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan dari berbagai sektor pembangunan, termasuk infrastruktur transportasi seperti proyek KCIC.⁴⁴

Kontribusi Indonesia terhadap SDGs tercermin dalam berbagai kebijakan nasional, termasuk dalam sektor lingkungan hidup dan pembangunan infrastruktur. Penyelarasan proyek-proyek besar seperti KCIC dengan prinsip SDGs menjadi suatu keharusan untuk memastikan bahwa pembangunan yang dilakukan tidak hanya memenuhi kebutuhan saat ini, tetapi juga tidak merusak lingkungan dan memberikan manfaat jangka panjang bagi masyarakat. Dalam konteks proyek KCIC, komitmen Indonesia terhadap SDGs menekankan perlunya integrasi antara pembangunan ekonomi yang berkelanjutan dengan perlindungan lingkungan hidup dan hak asasi manusia.⁴⁵ SDGs mengajak Indonesia untuk mengurangi ketimpangan sosial, meningkatkan kualitas hidup masyarakat, dan memperhatikan prinsip keadilan dalam distribusi manfaat pembangunan. Penerapan SDGs juga menuntut adanya transparansi dalam pengambilan keputusan, partisipasi aktif masyarakat, dan akuntabilitas pemerintah dalam mengelola sumber daya alam dan lingkungan hidup. Sebagai bagian dari komitmen ini, Indonesia harus memastikan bahwa proyek-proyek besar seperti KCIC tidak

⁴⁴ Nicholas Chan, "Voluntary Commitments for Ocean Sustainability: Comparing the UN Ocean Conference and Our Ocean Conference Platforms," *Marine Policy* 160 (February 1, 2024): 105956, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105956>.

⁴⁵ Almut Schilling-Vacaflo and Maria-Therese Gustafsson, "Integrating Human Rights in the Sustainability Governance of Global Supply Chains: Exploring the Deforestation-Land Tenure Nexus," *Environmental Science & Policy* 154 (April 1, 2024): 103690, <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2024.103690>.

hanya mematuhi regulasi nasional tetapi juga standar internasional yang telah disepakati untuk mendukung pembangunan yang berkelanjutan secara global. Dalam praktiknya, komitmen terhadap SDGs dapat menjadi pendorong bagi pemerintah dan semua pemangku kepentingan terkait untuk memprioritaskan perlindungan lingkungan hidup dan hak asasi manusia dalam semua tahapan pembangunan proyek. Hal ini mencakup evaluasi dampak yang komprehensif, keterlibatan masyarakat dalam pengambilan keputusan, dan upaya untuk memastikan bahwa manfaat dari proyek seperti KCIC benar-benar berkelanjutan dan inklusif bagi semua pihak yang terlibat.

Selanjutnya, **Audit dan Monitoring:** Regulasi mengenai audit dan monitoring lingkungan sangat penting untuk memastikan bahwa proyek KCIC berjalan sesuai dengan standar yang ditetapkan dan memberikan perlindungan yang memadai terhadap lingkungan dan masyarakat terdampak.⁴⁶ Regulasi mengenai audit dan monitoring lingkungan memiliki peran krusial dalam memastikan bahwa proyek-proyek besar seperti KCIC berjalan sesuai dengan standar yang ditetapkan serta memberikan perlindungan yang memadai terhadap lingkungan dan masyarakat yang terdampak. Audit dan monitoring ini dilakukan untuk mengevaluasi dampak lingkungan dari proyek sepanjang siklus hidupnya, dari perencanaan hingga pasca-operasional, dengan tujuan utama untuk meminimalkan dampak negatif serta memastikan keberlanjutan lingkungan. Salah satu regulasi utama terkait audit dan monitoring lingkungan adalah Pedoman Penyusunan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) dan Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup (UKL-UPL) sesuai Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor P.20/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2020. Pedoman ini mengatur secara rinci persyaratan teknis yang harus dipenuhi oleh proyek-proyek besar seperti KCIC dalam menyusun dokumen AMDAL dan UKL-UPL. AMDAL sendiri merupakan alat untuk menganalisis potensi dampak lingkungan dari suatu proyek sebelum keputusan akhir pembangunan diambil, sementara UKL-UPL menentukan upaya yang harus dilakukan untuk mengelola dan memantau dampak lingkungan dari proyek tersebut.

Selain AMDAL dan UKL-UPL, Peraturan Pemerintah Nomor 99 Tahun 2012 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun juga relevan karena mengatur penanganan limbah yang dihasilkan dari konstruksi dan operasional proyek seperti KCIC. Audit lingkungan dalam hal ini memastikan bahwa limbah berbahaya dikelola dengan aman dan sesuai standar, sehingga tidak menimbulkan risiko serius bagi lingkungan dan kesehatan masyarakat.⁴⁷ Di samping itu, Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN Nomor 29 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pemberian Ganti Kerugian menjadi penting karena mengatur

⁴⁶ Zhiyuan Gao et al., "The Environmental Consequences of National Audit Governance: An Analysis Based on County-Level Data in China," *Journal of Environmental Management* 359 (May 1, 2024): 120976, <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2024.120976>.

⁴⁷ Wei Wang, Zhidan Wang, and Yuanfei Mei, "Have Government Environmental Auditing Contributed to the Green Transformation of Chinese Cities?," *Heliyon* 9, no. 12 (December 1, 2023): e22709, <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e22709>.

prosedur kompensasi bagi masyarakat yang terdampak, termasuk dalam hal perubahan fungsi lahan untuk proyek seperti KCIC. Monitoring secara berkala diperlukan untuk memastikan bahwa kompensasi yang diberikan sesuai dengan kerugian yang dialami oleh masyarakat yang terdampak. Komitmen Indonesia terhadap berbagai perjanjian internasional, seperti Sustainable Development Goals (SDGs), juga mendorong penerapan audit dan monitoring lingkungan yang efektif. SDGs menekankan pentingnya transparansi, partisipasi masyarakat, dan akuntabilitas dalam pengelolaan lingkungan hidup, yang semuanya dapat diperkuat melalui praktik audit dan monitoring yang baik. Secara keseluruhan, regulasi mengenai audit dan monitoring lingkungan memberikan kerangka kerja yang jelas dan sistematis untuk memastikan bahwa proyek KCIC berjalan sesuai dengan prinsip-prinsip keberlanjutan lingkungan dan memberikan perlindungan yang memadai terhadap lingkungan dan masyarakat yang terdampak. Implementasi yang konsisten dan komprehensif dari audit dan monitoring ini menjadi kunci untuk mencapai pembangunan yang berkelanjutan dan inklusif bagi semua pihak yang terlibat.

Selanjutnya, **Konsultasi Publik**: Pentingnya konsultasi publik dalam tahapan perencanaan dan pelaksanaan proyek KCIC untuk memastikan partisipasi masyarakat dalam proses pengambilan keputusan yang mempengaruhi lingkungan dan hak asasi mereka.⁴⁸ Konsultasi publik merupakan salah satu elemen kritis dalam tahapan perencanaan dan pelaksanaan proyek seperti Kereta Cepat Indonesia - China (KCIC). Proses ini memastikan bahwa masyarakat yang terdampak dan pihak-pihak terkait memiliki kesempatan untuk berpartisipasi dalam pengambilan keputusan yang berdampak pada lingkungan hidup dan hak asasi mereka. Konsultasi publik tidak hanya merupakan kewajiban hukum, tetapi juga merupakan prinsip yang mendasar dalam demokrasi partisipatif dan perlindungan hak-hak warga negara. Salah satu landasan hukum utama untuk konsultasi publik dalam konteks lingkungan adalah Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Pasal 23 UU ini mengamanatkan perlunya keterlibatan masyarakat dalam proses pengambilan keputusan yang berkaitan dengan lingkungan hidup. Dalam konteks KCIC, konsultasi publik dapat menjadi mekanisme untuk mengumpulkan masukan dari masyarakat terkait dampak potensial proyek terhadap lingkungan, sosial, dan ekonomi lokal.

Proses konsultasi publik yang efektif harus mencakup beberapa aspek penting. Pertama, informasi yang lengkap dan mudah dipahami tentang proyek harus tersedia untuk masyarakat sejak awal. Ini mencakup rincian tentang tujuan proyek, lokasi, dampak yang diharapkan, serta rencana mitigasi dan kompensasi yang disediakan. Dengan informasi yang jelas, masyarakat dapat secara lebih baik memahami implikasi dari proyek tersebut. Kedua, konsultasi publik harus melibatkan masyarakat secara aktif dalam diskusi dan pengambilan keputusan. Ini bisa

⁴⁸ Weiqi Chen and Linbin Wang, "A Holistic View of Human Rights and Its Application in the Context of Infectious Disease Pandemics," *Heliyon* 10, no. 9 (May 15, 2024): e29963, <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e29963>.

dilakukan melalui pertemuan publik, forum diskusi, atau konsultasi langsung dengan wakil masyarakat terdampak. Partisipasi ini tidak hanya memungkinkan masyarakat untuk mengemukakan pendapat mereka, tetapi juga untuk menyampaikan kekhawatiran dan usulan perbaikan terhadap rencana proyek. Ketiga, hasil dari konsultasi publik seharusnya dipertimbangkan serius dalam proses pengambilan keputusan. Pemerintah dan pengembang proyek seperti PT KCIC memiliki tanggung jawab untuk menanggapi masukan dan kekhawatiran yang diajukan oleh masyarakat. Ini termasuk menjelaskan bagaimana masukan tersebut dipertimbangkan dalam rencana proyek akhir serta langkah-langkah yang akan diambil untuk mengatasi atau mengurangi dampak negatif yang diidentifikasi. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pelaksanaan Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional dan Peraturan Daerah tentang Tata Ruang juga menekankan pentingnya konsultasi publik dalam perencanaan pembangunan infrastruktur besar. Ini mencakup proyek-proyek seperti KCIC yang memiliki dampak signifikan terhadap tata ruang dan lingkungan hidup di wilayah terkait. Dengan melibatkan masyarakat dalam konsultasi publik, proses pembangunan proyek seperti KCIC dapat menjadi lebih transparan, akuntabel, dan berkelanjutan. Ini tidak hanya meningkatkan penerimaan dan dukungan publik terhadap proyek, tetapi juga mengurangi risiko konflik sosial dan hukum yang dapat menghambat kemajuan proyek tersebut. Oleh karena itu, konsultasi publik bukan hanya sebuah keharusan hukum, tetapi juga investasi dalam memastikan bahwa pembangunan berjalan sesuai dengan kepentingan dan kebutuhan masyarakat secara luas.

Selanjutnya, **Pembentukan Tim Ahli:** Adanya regulasi mengenai pembentukan tim ahli independen yang dapat memberikan masukan dan evaluasi terhadap dampak lingkungan proyek KCIC sebelum dan selama pelaksanaan.⁴⁹ Pembentukan tim ahli independen merupakan salah satu mekanisme penting dalam mengelola dampak lingkungan dari proyek seperti Kereta Cepat Indonesia - China (KCIC). Tim ahli ini bertugas untuk memberikan masukan dan evaluasi yang independen terhadap studi dampak lingkungan yang dilakukan sebelum dan selama pelaksanaan proyek. Regulasi terkait dengan pembentukan tim ahli ini bertujuan untuk memastikan bahwa analisis dampak lingkungan yang disusun oleh pengembang proyek dan konsultan lingkungan memiliki kualitas yang tinggi, objektif, dan akurat. Pengaturan mengenai pembentukan tim ahli independen biasanya tertuang dalam berbagai peraturan, baik di tingkat nasional maupun daerah, yang mengatur prosedur, kualifikasi anggota tim ahli, tugas, dan tanggung jawabnya. Misalnya, dalam konteks Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 tentang Izin Lingkungan (AMDAL) memberikan pedoman terkait persyaratan tim ahli yang harus memenuhi kriteria keahlian dan independensi dalam melakukan evaluasi terhadap studi dampak lingkungan.

⁴⁹ Yu Minyou and Ni Yao, "Law Enforcement in the Implication of Blue Cooperation - A Reflection of China," *Marine Policy* 163 (May 1, 2024): 106080, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2024.106080>.

Tim ahli ini biasanya terdiri dari pakar-pakar multidisiplin yang memiliki pengetahuan dan pengalaman dalam berbagai bidang terkait, seperti lingkungan hidup, geologi, hidrologi, sosial ekonomi, dan lainnya sesuai dengan konteks proyek. Mereka dipilih berdasarkan keahlian dan kredibilitas mereka dalam menyediakan evaluasi yang obyektif dan tidak memihak terhadap hasil analisis dampak lingkungan yang diajukan. Salah satu tujuan utama dari pembentukan tim ahli independen adalah untuk memastikan bahwa studi dampak lingkungan yang disusun oleh pihak pengembang proyek KCIC adalah komprehensif dan tidak bias. Tim ahli ini berperan dalam mengevaluasi risiko dan dampak potensial dari proyek terhadap lingkungan hidup, sosial, dan ekonomi lokal. Dengan demikian, mereka membantu memastikan bahwa keputusan terkait dengan persetujuan dan izin lingkungan diberikan berdasarkan informasi yang akurat dan dapat dipercaya.⁵⁰ Selain memberikan evaluasi independen terhadap studi dampak lingkungan, tim ahli juga dapat berperan dalam memberikan rekomendasi untuk mitigasi dampak dan upaya pemantauan yang diperlukan selama pelaksanaan proyek. Rekomendasi ini penting untuk memastikan bahwa proyek KCIC dapat berjalan sesuai dengan standar lingkungan yang ditetapkan dan memberikan perlindungan yang memadai terhadap lingkungan dan masyarakat terdampak. Secara praktis, pembentukan tim ahli independen biasanya melibatkan proses seleksi yang transparan dan terbuka, di mana anggota tim dipilih berdasarkan kompetensi dan integritas mereka. Mereka bekerja secara profesional dan objektif untuk menyediakan masukan yang konstruktif kepada pemerintah, pengembang proyek, dan masyarakat terkait. Dengan demikian, tim ahli independen merupakan salah satu elemen kunci dalam menjamin bahwa proyek KCIC dapat berkontribusi secara positif dan berkelanjutan bagi lingkungan hidup dan masyarakat sekitarnya.

Selanjutnya, **Rekomendasi dan Revisi Kebijakan:** Proses rekomendasi dan revisi kebijakan terkait lingkungan hidup dan hak asasi manusia dapat dilakukan berdasarkan evaluasi dan penelitian yang mendalam terhadap pelaksanaan proyek KCIC.⁵¹ Proses rekomendasi dan revisi kebijakan terkait lingkungan hidup dan hak asasi manusia merupakan tahapan penting dalam mengelola dan memitigasi dampak dari proyek seperti KCIC. Evaluasi dan penelitian yang mendalam terhadap pelaksanaan proyek ini dapat memberikan landasan yang kuat untuk merekomendasikan perubahan kebijakan yang lebih baik dan lebih berkelanjutan. Berikut adalah beberapa langkah dan pertimbangan yang dapat dilakukan dalam proses tersebut:

1. **Evaluasi Terhadap Implementasi Kebijakan:** Langkah pertama adalah melakukan evaluasi menyeluruh terhadap bagaimana kebijakan lingkungan hidup dan hak asasi manusia yang ada diimplementasikan dalam konteks proyek KCIC. Evaluasi ini

⁵⁰ Qi Gao, "Retrospect and Prospect: Public Participation in Environmental Impact Assessment in China," *Environmental Impact Assessment Review* 101 (July 1, 2023): 107146, <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2023.107146>.

⁵¹ Fernando A. Rosete Verges and F. Javier Sanz Larruga, "Coastal Laws Evolution in Spain: An Analysis from the Public Policy Cycle," *Marine Policy* 162 (April 1, 2024): 106052, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2024.106052>.

mencakup penilaian terhadap efektivitas kebijakan yang telah ada dalam melindungi lingkungan hidup dan hak-hak masyarakat terdampak.⁵²

2. Identifikasi Tantangan dan Kelemahan: Melalui evaluasi, identifikasi tantangan dan kelemahan dalam pelaksanaan kebijakan dapat diidentifikasi dengan jelas. Hal ini mencakup potensi celah dalam regulasi yang memungkinkan terjadinya pelanggaran lingkungan atau penyalahgunaan hak asasi manusia, serta kurangnya implementasi yang memadai dari peraturan yang ada.⁵³
3. Konsultasi dan Keterlibatan Stakeholder: Proses rekomendasi dan revisi kebijakan harus melibatkan konsultasi dengan berbagai stakeholder terkait, termasuk masyarakat lokal, organisasi non-pemerintah seperti WALHI Jawa Barat, pengembang proyek, pemerintah daerah, dan ahli lingkungan. Keterlibatan ini penting untuk memastikan bahwa kebijakan yang direvisi mencerminkan kepentingan dan kebutuhan semua pihak yang terlibat.
4. Perbaiki Regulasi yang Tepat: Berdasarkan hasil evaluasi dan masukan dari konsultasi stakeholder, perbaikan atau revisi terhadap regulasi lingkungan hidup dan hak asasi manusia dapat diajukan. Ini bisa berupa penyempurnaan dalam ketentuan mengenai persyaratan AMDAL (Analisis Mengenai Dampak Lingkungan) dan UKL-UPL (Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup), peningkatan dalam mekanisme pengawasan terhadap pengelolaan limbah berbahaya, atau penguatan dalam perlindungan terhadap hak atas tanah dan lingkungan hidup yang layak bagi masyarakat terdampak.
5. Implementasi Rekomendasi: Setelah rekomendasi kebijakan direvisi, langkah selanjutnya adalah memastikan implementasi yang efektif dan berkelanjutan dari kebijakan yang baru. Hal ini mencakup pelaksanaan yang konsisten dari regulasi baru, pemantauan terhadap kepatuhan pengembang proyek dan pemerintah terhadap kebijakan yang direvisi, serta pengawasan terhadap dampak lingkungan dan sosial dari proyek KCIC secara terus-menerus.
6. Evaluasi dan Penyesuaian Berkelanjutan: Proses evaluasi dan penyesuaian kebijakan harus berkelanjutan, dengan melakukan tinjauan secara berkala terhadap implementasi dan dampak dari kebijakan yang telah direvisi. Hal ini penting untuk memastikan bahwa kebijakan yang diadopsi benar-benar efektif dalam melindungi lingkungan

⁵² Lea Smidt, Lena Taube, and Tobias Polak, "Do Aid Agencies Comply with Human Rights Requirements in Practice? Systematic Evidence on the Integration of Human Rights in German Development Cooperation," *World Development* 181 (September 1, 2024): 106676, <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2024.106676>.

⁵³ Michael Rogerson, Francesco Scarpa, and Annie Snelson-Powell, "Accounting for Human Rights: Evidence of Due Diligence in EU-Listed Firms' Reporting," *Critical Perspectives on Accounting* 99 (March 1, 2024): 102716, <https://doi.org/10.1016/j.cpa.2024.102716>.

hidup dan hak asasi manusia, serta mampu menyesuaikan diri dengan perkembangan dan perubahan kondisi lingkungan maupun sosial yang mungkin terjadi.⁵⁴

Dengan melakukan proses rekomendasi dan revisi kebijakan yang komprehensif dan melibatkan berbagai pihak terkait, diharapkan bahwa pembangunan proyek seperti KCIC dapat dilakukan dengan lebih bertanggung jawab dan berkelanjutan. Langkah-langkah ini tidak hanya memberikan perlindungan yang lebih baik terhadap lingkungan dan masyarakat terdampak, tetapi juga menegaskan komitmen Indonesia dalam menjaga keberlanjutan lingkungan hidup dan hak asasi manusia sesuai dengan standar nasional dan internasional yang berlaku.

Selanjutnya, **Pengembangan Kapasitas:** Perlunya pengembangan kapasitas bagi pemerintah daerah, PT KCIC, dan LSM untuk meningkatkan pemahaman dan implementasi yang lebih baik terhadap regulasi lingkungan dan HAM.⁵⁵ Perlunya pengembangan kapasitas bagi pemerintah daerah, PT KCIC, dan LSM (Lembaga Swadaya Masyarakat) dalam konteks regulasi lingkungan dan hak asasi manusia (HAM) sangat penting untuk memastikan implementasi proyek seperti KCIC berjalan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Berikut adalah beberapa alasan mengapa pengembangan kapasitas diperlukan:⁵⁶

1. Pemahaman yang Mendalam terhadap Regulasi: Pemerintah daerah, PT KCIC, dan LSM perlu memiliki pemahaman yang mendalam terhadap regulasi lingkungan hidup dan HAM yang berlaku. Hal ini mencakup memahami isi Undang-Undang, peraturan pemerintah, serta pedoman teknis terkait seperti AMDAL (Analisis Mengenai Dampak Lingkungan) dan UKL-UPL (Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup). Dengan pemahaman yang baik, implementasi kebijakan dan pengelolaan proyek dapat dilakukan dengan lebih efektif dan sesuai peraturan.
2. Penyusunan Dokumen Persyaratan: PT KCIC perlu mampu menyusun dokumen persyaratan yang lengkap dan akurat sesuai dengan ketentuan regulasi. Ini termasuk dalam hal penyusunan dokumen AMDAL atau dokumen persyaratan UKL-UPL yang harus memenuhi standar yang ditetapkan untuk mendapatkan izin dan melaksanakan proyek dengan benar.
3. Penerapan Prinsip Kepatuhan: Pengembangan kapasitas juga mencakup pembangunan kemampuan untuk menerapkan prinsip kepatuhan terhadap regulasi. Ini termasuk memastikan bahwa setiap langkah yang diambil oleh PT KCIC sesuai

⁵⁴ Soyeon Kong and KyeongA Han, "A Study on Creative Arts Therapists' Human Rights Sensitivity," *The Arts in Psychotherapy* 82 (February 1, 2023): 101996, <https://doi.org/10.1016/j.aip.2023.101996>.

⁵⁵ Francesco Rouhana et al., "Ensuring a Just Transition: The Electric Vehicle Revolution from a Human Rights Perspective," *Journal of Cleaner Production* 462 (July 10, 2024): 142667, <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2024.142667>.

⁵⁶ PT Kereta Cepat Indonesia China, "KCIC Dukung Langkah Preventif Melalui Penerapan Kebijakan Di Lingkungan Proyek -," 2020, <https://kcic.co.id/en/kcic-siaran-pers/kcic-dukung-langkah-preventif-melalui-penerapan-kebijakan-di-lingkungan-proyek/>.

dengan peraturan yang ada, termasuk dalam hal perlindungan lingkungan hidup dan hak asasi manusia.

4. Pelaksanaan Monitoring dan Evaluasi: Pemerintah daerah perlu memiliki kapasitas untuk melakukan monitoring dan evaluasi terhadap implementasi proyek, termasuk pemantauan terhadap dampak lingkungan dan sosial yang ditimbulkan. LSM juga memiliki peran dalam melakukan pengawasan independen terhadap implementasi proyek dan menyoroti potensi pelanggaran atau dampak negatif yang mungkin terjadi.
5. Penguatan Keterlibatan Masyarakat: Pengembangan kapasitas juga berarti memperkuat keterlibatan masyarakat dalam proses pengambilan keputusan yang mempengaruhi lingkungan hidup dan hak asasi mereka. Pemerintah daerah dan PT KCIC perlu mampu menjalin komunikasi yang baik dengan masyarakat terdampak, serta memberikan ruang partisipasi bagi mereka dalam proses perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi proyek.
6. Peningkatan Kualitas Kebijakan dan Implementasi: Dengan pengembangan kapasitas yang baik, pemerintah daerah dapat meningkatkan kualitas kebijakan yang mereka hasilkan terkait lingkungan hidup dan HAM. Hal ini dapat berdampak positif pada perlindungan lingkungan hidup yang lebih baik dan perlindungan yang lebih baik terhadap hak-hak masyarakat.
7. Kemitraan dan Kolaborasi: Pengembangan kapasitas juga membuka peluang untuk membangun kemitraan dan kolaborasi antara pemerintah daerah, PT KCIC, dan LSM. Kolaborasi ini penting untuk mengatasi tantangan bersama, memperkuat implementasi kebijakan, dan memastikan bahwa proyek-proyek besar seperti KCIC dapat memberikan manfaat yang berkelanjutan bagi masyarakat dan lingkungan.

Dengan demikian, pengembangan kapasitas merupakan langkah strategis untuk memastikan bahwa regulasi lingkungan hidup dan HAM diimplementasikan dengan baik dan efektif dalam setiap tahapan proyek, termasuk dalam pembangunan infrastruktur skala besar seperti kereta cepat. Langkah ini juga penting untuk membangun kepercayaan masyarakat, menjaga keberlanjutan lingkungan hidup, dan memastikan hak-hak masyarakat terlindungi dengan baik.

Selanjutnya, **Pengawasan dan Penegakan Hukum:** Regulasi terkait pengawasan dan penegakan hukum sangat penting untuk menjamin bahwa pelanggaran terhadap regulasi lingkungan dan HAM di proyek KCIC dapat ditindak secara efektif dan adil.⁵⁷ Pengawasan dan penegakan hukum terkait lingkungan hidup dan hak asasi manusia (HAM) sangat penting dalam konteks proyek seperti KCIC (Kereta Cepat Indonesia-China) untuk memastikan bahwa

⁵⁷ Zhen Lin, "Joint Law Enforcement Mechanism with Regard to Underwater Cultural Heritage at Sea Led by China Coast Guard: Legislation and Practice," *Marine Policy* 160 (February 1, 2024): 105979, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105979>.

implementasi proyek berjalan sesuai dengan ketentuan yang ada dan memberikan perlindungan yang memadai bagi lingkungan dan masyarakat terdampak. Berikut adalah beberapa poin penting terkait dengan regulasi pengawasan dan penegakan hukum:

1. **Ketentuan Pengawasan:** Regulasi terkait pengawasan dalam proyek KCIC harus menetapkan mekanisme yang jelas dan efektif untuk memantau setiap tahapan pelaksanaan proyek. Pengawasan ini mencakup pemantauan terhadap dampak lingkungan yang mungkin timbul serta kepatuhan terhadap izin dan persyaratan yang telah ditetapkan dalam AMDAL (Analisis Mengenai Dampak Lingkungan) atau UKL-UPL (Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup).
2. **Transparansi Informasi:** Pentingnya adanya keterbukaan dan transparansi informasi terkait proyek KCIC kepada publik dan pihak terkait lainnya. Informasi mengenai progres proyek, dampak lingkungan, dan tindakan yang diambil untuk memitigasi dampak negatif harus dapat diakses dengan mudah oleh masyarakat.
3. **Keterlibatan Masyarakat:** Pengawasan yang efektif juga mencakup keterlibatan aktif masyarakat dalam proses pengawasan. Masyarakat harus diberdayakan untuk melakukan pemantauan independen terhadap implementasi proyek, serta melaporkan potensi pelanggaran atau dampak yang belum terdokumentasi kepada pihak yang berwenang.
4. **Penegakan Hukum:** Regulasi harus memastikan bahwa setiap pelanggaran terhadap ketentuan lingkungan hidup dan HAM dalam proyek KCIC ditindaklanjuti dengan penegakan hukum yang tegas dan adil. Ini mencakup sanksi yang berlaku secara hukum terhadap pihak yang melanggar, seperti denda atau pembatalan izin, sesuai dengan tingkat pelanggaran yang terjadi.
5. **Pembentukan Tim Ahli Independen:** Pentingnya pembentukan tim ahli independen yang memiliki kredibilitas dan kompetensi untuk melakukan evaluasi terhadap dampak lingkungan proyek sebelum dan selama pelaksanaan. Tim ini dapat memberikan rekomendasi kepada pemerintah daerah dan PT KCIC untuk memperbaiki tata kelola lingkungan dan mengurangi dampak negatif yang mungkin terjadi.
6. **Kolaborasi antar Instansi:** Kerjasama yang baik antara berbagai instansi terkait, seperti Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional (ATR/BPN), pemerintah daerah, dan lembaga pengawas lainnya, sangat diperlukan untuk memastikan bahwa pengawasan terhadap proyek KCIC berjalan dengan baik dan efisien.
7. **Pendidikan dan Pelatihan:** Perlunya pendidikan dan pelatihan secara berkala bagi petugas pengawas, pejabat pemerintah, dan masyarakat terkait dalam hal penegakan hukum lingkungan dan HAM. Hal ini akan meningkatkan pemahaman mereka

terhadap regulasi yang berlaku serta meningkatkan efektivitas pengawasan dan penegakan hukum.

Pengawasan dan penegakan hukum yang kuat terhadap proyek seperti KCIC tidak hanya penting untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi lingkungan dan HAM, tetapi juga untuk membangun kepercayaan masyarakat terhadap proses pembangunan infrastruktur.⁵⁸ Dengan implementasi yang baik, proyek ini dapat memberikan manfaat yang berkelanjutan bagi pembangunan ekonomi tanpa merusak lingkungan hidup dan mengabaikan hak-hak masyarakat yang terdampak. Dengan memahami kerangka hukum yang berlaku dan mengimplementasikannya secara tepat, diharapkan proyek KCIC dapat memberikan manfaat maksimal bagi pembangunan ekonomi nasional sambil menjaga lingkungan hidup dan hak asasi manusia masyarakat yang terdampak.

Dampak Sosial dan Lingkungan Pasca Pembangunan KCIC

Pasca pembangunan KCIC, dampak sosial dan lingkungan yang ditimbulkan sangat signifikan. Kerusakan rumah warga akibat peledakan untuk pembangunan terowongan dan hilangnya lahan pertanian yang produktif mengakibatkan kerugian ekonomi yang sangat besar. Warga yang kehilangan rumah dan mata pencaharian mereka merasa tidak hanya terabaikan dalam segi kompensasi, tetapi juga terputus dari kehidupan sosial mereka. Relokasi paksa bagi sebagian warga memengaruhi jaringan sosial dan mengubah pola kehidupan masyarakat secara drastis. Meskipun proyek ini mengklaim memberikan manfaat ekonomi dalam jangka panjang, masyarakat yang terdampak justru merasa bahwa kerugian yang mereka alami jauh lebih besar dan lebih mendalam. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menggali lebih dalam tentang dampak jangka panjang yang belum teratasi, serta mencari solusi yang lebih efektif dan berkelanjutan dalam mitigasi dampak tersebut.

Proyek KCIC telah berdampak signifikan terhadap masyarakat dan lingkungan sekitar. Contohnya adalah kerusakan rumah warga akibat peledakan untuk terowongan dan hilangnya lahan pertanian produktif.⁵⁹ Dampak ini tidak hanya berdampak ekonomi, tetapi juga sosial dan psikologis bagi masyarakat yang terkena dampak. Upaya untuk mengurangi dampak ini perlu ditingkatkan, termasuk dengan memastikan kompensasi yang adil dan memperbaiki infrastruktur yang terdampak.⁶⁰ Proyek Kereta Cepat Indonesia - China (KCIC) telah menimbulkan dampak signifikan terhadap masyarakat dan lingkungan sekitarnya. Salah satu dampak yang paling mencolok adalah kerusakan rumah warga akibat peledakan untuk pembangunan terowongan dan penggunaan lahan pertanian yang produktif untuk

⁵⁸ Triantafyllos Kouloufakos, "Untangling the Cyber Norm to Protect Critical Infrastructures," *Computer Law & Security Review* 49 (July 1, 2023): 105809, <https://doi.org/10.1016/j.clsr.2023.105809>.

⁵⁹ Miftah, "FGD Dampak Sosial Kereta Cepat," <https://www.bandung.go.id>, 2016, <https://www.bandung.go.id/news/read/2888/fgd-dampak-sosial-kereta-cepat>.

⁶⁰ WALHI Jawa Barat, "Selamatkan Lingkungan Dan Rakyat, Bukan Proyek Kereta Cepat. - WALHI Jawa Barat."

pembangunan infrastruktur. Dampak ini tidak hanya bersifat ekonomi, tetapi juga berdampak sosial dan psikologis yang serius bagi masyarakat yang terkena dampak langsung.

Secara ekonomi, kerusakan rumah dan kehilangan lahan pertanian yang produktif berarti hilangnya sumber mata pencaharian utama bagi sebagian besar penduduk lokal. Bagi banyak keluarga, lahan pertanian bukan hanya tempat untuk mencari nafkah tetapi juga menjadi bagian dari identitas dan keberlanjutan hidup mereka. Kompensasi yang adil dan tepat waktu menjadi sangat penting dalam membantu masyarakat terdampak untuk memulihkan kehidupan mereka dan menjaga kestabilan ekonomi keluarga.⁶¹ Selain dampak ekonomi, proyek KCIC juga mempengaruhi aspek sosial masyarakat setempat. Relokasi paksa dan perubahan lingkungan sekitar berpotensi mengganggu jaringan sosial dan kehidupan sehari-hari masyarakat. Banyak dari mereka merasa kehilangan kedamaian dan keharmonisan yang mereka nikmati sebelumnya di lingkungan mereka sendiri.

Dampak psikologis juga tidak boleh diabaikan. Proses relokasi dan kerusakan lingkungan yang signifikan dapat menyebabkan stres dan kecemasan yang berkepanjangan bagi masyarakat yang terkena dampak.⁶² Ketidakpastian mengenai masa depan, kekhawatiran akan kehilangan hubungan sosial dan tradisi lokal, serta adaptasi terhadap lingkungan baru yang tidak dikenal semuanya merupakan beban emosional tambahan bagi masyarakat. Untuk mengurangi dampak sosial dan lingkungan yang ditimbulkan oleh proyek KCIC, langkah-langkah perbaikan perlu segera diambil. Pertama-tama, kompensasi yang adil dan setimpal harus diberikan kepada masyarakat terdampak, bukan hanya untuk kerugian materiil tetapi juga untuk mempertimbangkan nilai-nilai sosial dan budaya yang hilang akibat proyek ini. Pemerintah dan PT KCIC juga perlu memastikan bahwa infrastruktur yang terdampak, seperti jalan dan fasilitas umum lainnya, diperbaiki secara memadai untuk mendukung kehidupan sehari-hari masyarakat setempat.

Selain itu, program pemulihan sosial dan psikologis perlu ditingkatkan untuk membantu masyarakat mengatasi dampak emosional dan psikologis yang mereka alami. Ini termasuk menyediakan layanan kesehatan mental, konseling, dan dukungan komunitas yang diperlukan bagi mereka yang mengalami stres dan kecemasan karena perubahan yang tiba-tiba dalam lingkungan hidup mereka. Secara keseluruhan, penting bagi pemerintah dan semua pihak terkait untuk mengambil langkah-langkah konkret dan proaktif dalam mengatasi dampak sosial dan lingkungan yang dihasilkan oleh proyek KCIC. Keseimbangan antara pembangunan infrastruktur yang diperlukan dengan perlindungan terhadap masyarakat dan

⁶¹ Rofi Jaelani, "Imbas AMDAL Kilat Kereta Cepat: Petani Sulit Air, Rumah Rusak dan Susah Dijual," Project Multatuli, June 4, 2024, <https://projectmultatuli.org/imbas-amdal-kilat-kereta-cepat-petani-sulit-air-rumah-rusak-dan-susah-dijual/>.

⁶² Oberlin Sinaga, "Warga Terdampak Proyek Kereta Cepat di Jalan Karang Kamulyan - Bandung Merasa Teraniaya," *Aspirasi Publik* (blog), August 16, 2020, <https://www.aspirasipublik.com/2020/08/16/warga-terdampak-proyek-kereta-cepat-di-jalan-karang-kamulyan-bandung-merasa-teraniaya/>.

lingkungan harus terus dipertimbangkan dan diimplementasikan secara efektif demi keberlanjutan dan kesejahteraan bersama.

Berikut ini penjelasan yang lebih tegas mengenai dampak sosial dan lingkungan yang ditimbulkan oleh Proyek KCIC:

1. Kerusakan Rumah dan Kehilangan Lahan Pertanian Produktif: Proyek KCIC telah menyebabkan kerusakan pada rumah penduduk karena peledakan untuk pembangunan terowongan serta penggunaan lahan pertanian yang produktif untuk infrastruktur. Dampak ini tidak hanya merugikan secara ekonomi, tetapi juga mengganggu kehidupan sosial dan psikologis penduduk yang terkena dampak.
2. Dampak Ekonomi: Kerusakan rumah dan kehilangan lahan pertanian sebagai sumber mata pencaharian utama berarti banyak penduduk lokal kehilangan stabilitas ekonomi mereka. Lahan pertanian bukan hanya tempat bekerja, tetapi juga bagian dari identitas dan keberlanjutan hidup masyarakat. Oleh karena itu, kompensasi yang adil sangat penting untuk membantu mereka memulihkan kehidupan ekonomi mereka.
3. Dampak Sosial: Relokasi paksa dan perubahan lingkungan menyebabkan gangguan pada jaringan sosial dan kehidupan sehari-hari masyarakat setempat. Banyak penduduk merasa kehilangan kedamaian dan keharmonisan di lingkungan mereka yang sebelumnya mereka nikmati.
4. Dampak Psikologis: Proses relokasi dan kerusakan lingkungan dapat menyebabkan stres dan kecemasan berkepanjangan. Ketidakpastian akan masa depan, kekhawatiran akan kehilangan hubungan sosial dan tradisi lokal, serta adaptasi terhadap lingkungan baru semuanya menambah beban emosional bagi masyarakat terdampak.

Untuk mengurangi dampak ini, langkah-langkah konkret yang perlu diambil termasuk pemberian kompensasi yang adil dan tepat waktu, perbaikan infrastruktur yang terdampak, serta peningkatan program pemulihan sosial dan psikologis. Dukungan kesehatan mental, konseling, dan komunitas sangat diperlukan bagi mereka yang mengalami dampak psikologis yang serius. Penting juga bagi pemerintah dan pihak terkait untuk menjaga keseimbangan antara pembangunan infrastruktur dan perlindungan terhadap masyarakat serta lingkungan, demi mencapai keberlanjutan dan kesejahteraan bersama dalam jangka panjang.

Upaya WALHI Jawa Barat dalam Menangani Dampak Lingkungan Pasca Pembangunan KCIC

WALHI Jawa Barat telah memainkan peran penting dalam memperjuangkan keadilan bagi masyarakat yang terdampak dan melindungi lingkungan hidup pasca pembangunan KCIC. Organisasi ini secara aktif melakukan advokasi untuk mengatasi masalah yang timbul, termasuk mengawasi implementasi proyek KCIC serta menuntut perhatian yang lebih besar terhadap dampak lingkungan dan sosial yang ditimbulkan. WALHI Jawa Barat juga terus mendorong agar pemerintah dan PT KCIC lebih transparan dalam pengambilan

keputusan dan lebih melibatkan masyarakat dalam proses evaluasi dampak lingkungan yang lebih mendalam. Penelitian ini menilai peran WALHI dalam memberikan advokasi kepada masyarakat terdampak serta upayanya untuk memastikan agar setiap kebijakan yang diambil oleh pemerintah dan PT KCIC berorientasi pada keberlanjutan lingkungan dan keadilan sosial.

WALHI Jawa Barat memainkan peran krusial dalam memperjuangkan keadilan bagi masyarakat yang terdampak dan perlindungan terhadap lingkungan hidup. Mereka secara aktif melakukan advokasi, menyuarakan kepentingan masyarakat, dan mengawasi implementasi proyek KCIC. Organisasi ini berupaya agar pemerintah dan PT KCIC lebih memprioritaskan aspek sosial dan lingkungan dalam semua tahapan proyek, serta memastikan bahwa hak-hak masyarakat terlindungi dengan baik.⁶³ WALHI Jawa Barat telah memainkan peran yang sangat penting dan krusial dalam memperjuangkan keadilan bagi masyarakat yang terdampak serta dalam melindungi lingkungan hidup dari dampak proyek KCIC. Sebagai organisasi yang berkomitmen dalam gerakan lingkungan hidup, WALHI Jawa Barat secara aktif melakukan advokasi, menyuarakan kepentingan masyarakat, dan mengawasi dengan ketat implementasi proyek ini.⁶⁴

Salah satu upaya utama WALHI Jawa Barat adalah dengan menyuarakan dan mengadvokasi kepentingan masyarakat yang terdampak oleh proyek KCIC. Mereka berperan sebagai suara bagi masyarakat yang mungkin tidak memiliki akses atau wadah untuk mengungkapkan kekhawatiran mereka sendiri. Dengan mendengarkan keluhan dan pengalaman langsung dari masyarakat terdampak, WALHI Jawa Barat dapat menggambarkan dengan jelas dampak nyata dari proyek ini kepada pemerintah dan publik secara luas.

Selain itu, WALHI Jawa Barat juga aktif dalam memantau dan mengawasi implementasi proyek KCIC. Mereka memastikan bahwa proses-proses yang dilakukan oleh PT KCIC dan pemerintah setempat sesuai dengan ketentuan hukum dan standar lingkungan yang berlaku. Dengan melakukan pemantauan yang ketat, WALHI Jawa Barat dapat memberikan laporan yang objektif tentang dampak lingkungan dan sosial proyek, sehingga dapat digunakan sebagai dasar untuk mendorong perbaikan dan peningkatan dalam perlindungan lingkungan dan hak-hak masyarakat.

Upaya WALHI Jawa Barat juga mencakup advokasi untuk memprioritaskan aspek sosial dan lingkungan dalam semua tahapan proyek KCIC. Mereka menekankan pentingnya mempertimbangkan dampak sosial dan lingkungan secara serius sejak perencanaan hingga pelaksanaan dan evaluasi proyek. Dengan demikian, WALHI Jawa Barat berupaya mencegah terjadinya kerusakan yang tidak dapat diperbaiki di masa depan dan memastikan bahwa pengembangan infrastruktur tidak hanya berfokus pada keuntungan ekonomi semata, tetapi juga pada keberlanjutan lingkungan dan kesejahteraan masyarakat.

⁶³ Zeni Suhadi, "Pekan Rakyat Lingkungan Hidup di Padarincang: Membangun Kekuatan untuk Keadilan Ekologis," WALHI, June 4, 2024, <https://www.walhi.or.id/pekan-rakyat-lingkungan-hidup-di-padarincang-membangun-kekuatan-untuk-keadilan-ekologis>.

⁶⁴ WALHI Jawa Barat, "Selamatkan Lingkungan Dan Rakyat, Bukan Proyek Kereta Cepat. - WALHI Jawa Barat."

Selanjutnya, WALHI Jawa Barat berperan dalam memastikan bahwa hak-hak masyarakat terlindungi dengan baik dalam konteks proyek KCIC. Mereka mengawal proses kompensasi dan relokasi bagi masyarakat yang terkena dampak, memastikan bahwa kompensasi yang diberikan oleh PT KCIC memadai dan sesuai dengan kerugian yang dialami oleh masyarakat. Selain itu, WALHI Jawa Barat juga berupaya untuk mengedepankan prinsip keadilan dalam penanganan konflik dan permasalahan yang timbul antara masyarakat lokal, PT KCIC, dan pemerintah.

Secara keseluruhan, peran WALHI Jawa Barat dalam memperjuangkan keadilan dan perlindungan lingkungan hidup terkait proyek KCIC sangatlah penting. Dengan upaya advokasi, pengawasan, dan advokasi yang mereka lakukan, WALHI Jawa Barat tidak hanya berupaya untuk mengurangi dampak negatif proyek terhadap lingkungan dan masyarakat, tetapi juga untuk memastikan bahwa pembangunan infrastruktur dilakukan dengan mempertimbangkan nilai-nilai sosial, budaya, dan lingkungan yang berkelanjutan.

Pentingnya Transparansi dan Partisipasi Masyarakat dalam Penanganan Masalah Lingkungan Pasca Pembangunan KCIC

Penelitian ini juga menekankan pentingnya peningkatan transparansi dalam proses pengambilan keputusan dan partisipasi masyarakat dalam evaluasi proyek-proyek besar seperti KCIC. Peningkatan transparansi dapat memastikan bahwa setiap keputusan yang diambil tidak hanya menguntungkan pihak-pihak tertentu, tetapi juga memberikan manfaat yang adil bagi masyarakat yang terdampak. Dengan melibatkan masyarakat secara aktif dalam proses pengawasan, diharapkan dapat mencegah terjadinya kerusakan yang lebih parah pada lingkungan dan kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, penelitian ini akan berfokus pada verifikasi data lapangan untuk melihat langsung dampak yang ada, serta memperdalam pemahaman tentang langkah-langkah yang harus diambil oleh pemerintah dan PT KCIC dalam menyelesaikan masalah lingkungan hidup pasca pembangunan KCIC.

Peningkatan transparansi dalam proses pengambilan keputusan dan partisipasi aktif masyarakat adalah kunci untuk memastikan bahwa proyek KCIC berjalan dengan lancar dan berkelanjutan. Dengan melibatkan masyarakat dalam pemantauan dan evaluasi, potensi konflik dapat diminimalkan, dan solusi yang lebih baik dapat dicapai untuk kepentingan bersama.⁶⁵ Peningkatan transparansi dalam proses pengambilan keputusan dan partisipasi aktif masyarakat merupakan hal yang sangat penting dalam konteks proyek KCIC. Transparansi mengacu pada keterbukaan informasi dan proses pengambilan keputusan yang dilakukan oleh pemerintah dan PT KCIC. Semakin transparan sebuah proyek, semakin mudah bagi masyarakat untuk memahami detail proyek, termasuk dampaknya terhadap lingkungan dan masyarakat sekitar. Selain itu regulasi yang relevan untuk proyek Kereta Cepat Indonesia-

⁶⁵ Silvia, Wisnaeni, and Irawati, "Implikasi Terhadap Pelaksanaan Pengadaan Tanah Kereta Cepat Jakarta-Bandung di Kabupaten Bekasi."

China (KCIC) termasuk Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 tentang Izin Lingkungan, serta Peraturan Gubernur Provinsi Jawa Barat Nomor 4 Tahun 2020 tentang Pedoman Pelaksanaan Penegakan Hukum Lingkungan Hidup. Regulasi ini mengatur prosedur perizinan lingkungan, evaluasi dampak lingkungan, dan pengawasan pelaksanaan proyek, dengan tujuan memastikan bahwa KCIC beroperasi sesuai dengan standar lingkungan yang tinggi, melibatkan partisipasi masyarakat secara transparan, dan melindungi hak-hak asasi manusia serta keberlanjutan lingkungan.⁶⁶

Dalam konteks proyek infrastruktur skala besar seperti KCIC, transparansi sangat diperlukan agar masyarakat dapat memahami perencanaan, proses konstruksi, serta tujuan dan manfaat dari proyek tersebut. Informasi yang jelas dan akurat tentang dampak lingkungan, sosial, dan ekonomi proyek akan memungkinkan masyarakat untuk berpartisipasi secara efektif dalam proses pengambilan keputusan. Hal ini mencakup hak masyarakat untuk mengetahui implikasi dari pembangunan proyek terhadap kehidupan sehari-hari mereka, termasuk hak atas tanah, air, dan lingkungan hidup yang layak. Partisipasi aktif masyarakat juga merupakan elemen kunci dalam memastikan keberlanjutan proyek KCIC. Melibatkan masyarakat dalam pemantauan dan evaluasi proyek tidak hanya meningkatkan transparansi, tetapi juga memperkuat legitimasi dan kepercayaan publik terhadap proyek tersebut.⁶⁷ Dengan partisipasi aktif, masyarakat dapat memberikan masukan berharga, mengidentifikasi masalah potensial, dan membantu menemukan solusi yang dapat diterima bersama.

Selain itu, partisipasi masyarakat dapat membantu mengidentifikasi risiko sosial dan lingkungan yang mungkin terjadi selama dan setelah pembangunan proyek. Dengan pemahaman yang lebih baik tentang tantangan dan kebutuhan masyarakat lokal, proyek dapat dirancang dan diimplementasikan dengan lebih baik, sehingga mengurangi kemungkinan konflik dan meningkatkan manfaat bagi masyarakat setempat. Pentingnya peningkatan transparansi dan partisipasi masyarakat juga terkait dengan prinsip-prinsip demokrasi dan keadilan sosial. Masyarakat memiliki hak untuk terlibat dalam proses keputusan yang mempengaruhi kehidupan mereka, termasuk pembangunan infrastruktur besar yang dapat berdampak jangka panjang. Dengan memberdayakan masyarakat untuk berperan aktif, pemerintah dan PT KCIC dapat menciptakan lingkungan kerja sama yang positif, di mana kepentingan semua pihak diakomodasi dengan baik.⁶⁸

⁶⁶ Andrew Lockley, Ishita Mundra, and Patrick Taylor Smith, "Legitimacy and Justifiability of Non-State Geoengineering," *Futures* 152 (September 1, 2023): 103210, <https://doi.org/10.1016/j.futures.2023.103210>.

⁶⁷ Petr Witz et al., "Asymmetric Legitimacy Perception across Megaproject Stakeholders: The Case of the Fehmarnbelt Fixed Link," *International Journal of Project Management*, Trust and Governance in Megaprojects, 39, no. 4 (May 1, 2021): 377-93, <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2021.01.006>.

⁶⁸ Anna Butzin, Maria Rabadjieva, and Judith Terstriep, "Anchoring Challenges through Citizen Participation in Regional Challenge-Based Innovation Policies," *Environmental Innovation and Societal Transitions* 52 (September 1, 2024): 100856, <https://doi.org/10.1016/j.eist.2024.100856>.

Namun, tantangan dalam meningkatkan transparansi dan partisipasi masyarakat juga tidak dapat diabaikan. Diperlukan komitmen kuat dari pemerintah dan PT KCIC untuk memfasilitasi akses informasi yang mudah, menyediakan forum partisipasi yang inklusif, dan menghargai berbagai pandangan dan kepentingan masyarakat. Selain itu, kapasitas masyarakat untuk terlibat secara efektif juga perlu diperkuat melalui pendidikan, pelatihan, dan pemberdayaan yang memadai.

Secara keseluruhan, peningkatan transparansi dan partisipasi masyarakat bukan hanya merupakan keharusan moral dan hukum, tetapi juga strategi yang cerdas dalam mengelola proyek KCIC secara berkelanjutan dan menghindari konflik yang tidak perlu. Dengan membangun fondasi yang kuat dalam keterbukaan dan keterlibatan masyarakat, proyek KCIC memiliki potensi untuk memberikan manfaat jangka panjang yang lebih besar bagi semua pihak yang terlibat, sambil memastikan keberlanjutan lingkungan dan kesejahteraan masyarakat lokal. Peningkatan transparansi dan partisipasi masyarakat adalah elemen krusial dalam menjaga perlindungan lingkungan dan hak asasi manusia dalam proyek KCIC. KCIC merupakan proyek infrastruktur besar yang melintasi beberapa wilayah di Indonesia, termasuk Jawa Barat, dengan potensi dampak yang signifikan terhadap lingkungan dan masyarakat setempat. Transparansi mengacu pada keterbukaan informasi mengenai perencanaan, dampak, dan proses pengambilan keputusan proyek, sementara partisipasi masyarakat mencakup keterlibatan mereka dalam tahapan perencanaan, evaluasi dampak lingkungan, dan pengambilan keputusan terkait proyek.

Pertama-tama, transparansi yang ditingkatkan memastikan bahwa semua informasi terkait KCIC tersedia secara publik, memungkinkan masyarakat untuk memahami secara jelas tujuan, risiko, dan manfaat dari proyek tersebut. Hal ini memungkinkan mereka untuk membuat keputusan yang lebih baik dan terlibat aktif dalam proses pengambilan keputusan. Lebih lanjut, transparansi juga mencakup publikasi laporan lingkungan yang komprehensif dan akses terhadap data terkait dampak lingkungan yang dihasilkan oleh KCIC.

Partisipasi masyarakat merupakan aspek penting dalam menanggapi tantangan hukum dan memastikan keberlanjutan proyek KCIC. Dengan melibatkan masyarakat dalam proses perencanaan dan evaluasi dampak lingkungan, pemerintah dapat mengidentifikasi kekhawatiran dan aspirasi yang mungkin timbul dari dampak proyek. Partisipasi ini juga membuka kesempatan untuk memperbaiki rencana mitigasi, membangun kepercayaan, dan meminimalkan konflik sosial yang dapat muncul sebagai akibat dari ketidaktahuan atau ketidakpuasan masyarakat terhadap proyek tersebut.

Perlindungan lingkungan dan hak asasi manusia menjadi tantangan utama dalam proyek-proyek besar seperti KCIC. Dalam konteks lingkungan, proyek infrastruktur skala besar seperti ini memiliki potensi untuk merusak ekosistem alami, mengubah pola aliran air, serta mengganggu kehidupan satwa liar dan tumbuhan endemik. Oleh karena itu, perlunya

pemantauan yang ketat terhadap dampak lingkungan dari awal hingga akhir proyek sangat penting untuk meminimalkan dampak negatif ini.⁶⁹

Di samping itu, perlindungan hak asasi manusia juga perlu diperhatikan.⁷⁰ KCIC dapat berdampak pada hak-hak masyarakat setempat terhadap tanah, sumber daya alam, dan hak atas lingkungan yang sehat. Partisipasi masyarakat dalam proses pengambilan keputusan dapat membantu memastikan bahwa hak-hak ini tidak terpinggirkan atau dilanggar dalam pelaksanaan proyek. Secara hukum, tantangan utama yang dihadapi dalam proyek KCIC adalah memastikan bahwa semua aspek transparansi, partisipasi masyarakat, dan perlindungan lingkungan serta hak asasi manusia dijalankan sesuai dengan hukum nasional dan internasional. Hal ini melibatkan penerapan dan penegakan peraturan lingkungan yang ketat, termasuk proses izin lingkungan, kajian dampak lingkungan yang komprehensif, serta pemantauan dan audit lingkungan secara berkala.

Pemerintah Indonesia dan pihak terkait perlu bekerja sama untuk memperkuat mekanisme hukum yang ada, serta memastikan bahwa peraturan dan standar internasional diimplementasikan dengan baik dalam proyek KCIC. Langkah ini tidak hanya akan mengurangi risiko konflik sosial dan hukum, tetapi juga membangun dasar yang kuat untuk pembangunan berkelanjutan yang memperhatikan keseimbangan antara pembangunan ekonomi, perlindungan lingkungan, dan penghormatan terhadap hak asasi manusia. Dengan demikian, peningkatan transparansi dan partisipasi masyarakat bukan hanya merupakan tuntutan moral, tetapi juga strategi yang efektif dalam mengelola risiko lingkungan dan hukum dalam proyek KCIC. Melalui keterlibatan aktif masyarakat dan penerapan hukum yang kuat, Indonesia dapat memastikan bahwa pembangunan infrastruktur seperti KCIC berlangsung dengan penuh tanggung jawab dan berdampak positif bagi lingkungan dan masyarakat setempat dalam jangka panjang.

Secara tegas bahwa proyek KCIC menunjukkan kompleksitas dalam penanganan dampak lingkungan dan sosial. Respons pemerintah dan PT KCIC terhadap tuntutan perlindungan lingkungan dan hak asasi manusia masih harus ditingkatkan. WALHI Jawa Barat memainkan peran penting dalam memperjuangkan keadilan bagi masyarakat yang terdampak serta mengadvokasi perlindungan lingkungan hidup yang lebih baik. Perbaikan dalam regulasi dan implementasi proyek infrastruktur diharapkan dapat menghasilkan pembangunan yang berkelanjutan dan inklusif bagi semua pihak yang terlibat.

Dalam rangka meningkatkan keberlanjutan proyek infrastruktur seperti KCIC, penting untuk terus mengoptimalkan respons pemerintah terhadap perlindungan lingkungan dan hak

⁶⁹ Manosij Ghosh et al., "Data Management and Protection in Occupational and Environmental Exposome Research - A Case Study from the EU-Funded EXIMIOUS Project," *Environmental Research* 237 (November 15, 2023): 116886, <https://doi.org/10.1016/j.envres.2023.116886>.

⁷⁰ Bonny Ling, "National Action Plans on Business and Human Rights and Protecting Displaced Populations through Human Rights Due Diligence," *Innovation in the Social Sciences* 2, no. 1 (March 27, 2024): 53-69, <https://doi.org/10.1163/27730611-bja10004>.

asasi manusia, mengatasi dampak sosial dan lingkungan yang ditimbulkan, serta memperkuat peran organisasi sipil seperti WALHI Jawa Barat dalam memperjuangkan keadilan dan perlindungan lingkungan hidup. Langkah-langkah ini akan membantu menciptakan pembangunan yang berkelanjutan, inklusif, dan bermanfaat bagi seluruh masyarakat. Simpulan ini menekankan pentingnya kolaborasi antara pemerintah, perusahaan, dan organisasi sipil dalam mencapai pembangunan yang berkelanjutan dan inklusif. Peningkatan dalam respons pemerintah, mitigasi dampak sosial dan lingkungan, serta penguatan peran organisasi sipil adalah langkah-langkah kunci yang perlu diambil untuk mengoptimalkan keberlanjutan proyek infrastruktur seperti KCIC di masa depan.

PENUTUP

Simpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) telah menimbulkan dampak lingkungan dan sosial yang signifikan, yang hingga saat ini masih belum diatasi dengan memadai oleh pemerintah dan PT KCIC. Dampak-dampak tersebut mencakup kerusakan rumah warga akibat peledakan untuk pembangunan terowongan, hilangnya lahan pertanian produktif, dan gangguan terhadap kehidupan sosial masyarakat yang terdampak. Meskipun terdapat upaya kompensasi, banyak warga merasa bahwa solusi yang diberikan tidak cukup untuk memulihkan kerugian yang mereka alami, baik dari segi ekonomi maupun sosial. Respons pemerintah terhadap tuntutan perlindungan lingkungan dan hak asasi manusia pasca pembangunan KCIC masih terbilang tidak memadai, terutama dalam hal pemulihan jangka panjang dan keberlanjutan lingkungan. Selain itu, upaya WALHI Jawa Barat yang aktif mengadvokasi masyarakat terdampak menunjukkan pentingnya keterlibatan masyarakat dalam pengambilan keputusan dan pemantauan proyek besar seperti KCIC. Peningkatan transparansi dalam pengelolaan proyek dan partisipasi aktif masyarakat merupakan langkah penting untuk mencegah kerusakan lebih lanjut dan memastikan keadilan bagi masyarakat yang terdampak. Oleh karena itu, penelitian ini menyarankan agar pemerintah dan PT KCIC lebih memperhatikan aspek sosial dan lingkungan dalam perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi proyek. Upaya-upaya mitigasi dampak negatif harus ditingkatkan, dan kompensasi serta solusi yang adil bagi masyarakat harus segera diselesaikan untuk memastikan pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan dan tidak merugikan lingkungan maupun masyarakat.

Saran

Berikut beberapa saran yang dapat diusulkan dalam konteks proyek KCIC berdasarkan artikel yang telah disampaikan. Perbaikan Respons Terhadap Dampak Sosial dan Lingkungan: Pemerintah dan PT KCIC perlu meningkatkan respons mereka terhadap dampak sosial dan lingkungan yang dihasilkan oleh proyek KCIC. Ini termasuk penanganan secara

lebih proaktif terhadap kerusakan rumah warga akibat peledakan untuk terowongan dan kompensasi yang adil bagi kerugian lahan pertanian. Transparansi dan Partisipasi Masyarakat: Penting untuk meningkatkan transparansi dalam proses pengambilan keputusan terkait proyek KCIC. Pemerintah dan PT KCIC harus melibatkan lebih banyak partisipasi masyarakat dalam pemantauan dan evaluasi terhadap pelaksanaan proyek ini untuk meminimalkan potensi konflik. Penegakan Hukum dan Perlindungan HAM: Ada kebutuhan yang mendesak untuk menegakkan hukum terhadap pelanggaran lingkungan dan hak asasi manusia yang terkait dengan proyek KCIC. Pemerintah harus memastikan bahwa PT KCIC mematuhi regulasi lingkungan hidup dan hak-hak masyarakat yang terdampak. Peningkatan Komunikasi dan Edukasi: Melakukan kampanye komunikasi yang lebih baik kepada masyarakat tentang manfaat proyek KCIC, serta dampak yang mungkin terjadi. Ini termasuk edukasi tentang hak-hak mereka dalam konteks lingkungan dan sosial. Audit Independen dan Evaluasi Berkelanjutan: Dilakukan audit independen secara berkala terhadap pelaksanaan proyek KCIC untuk memastikan kepatuhan terhadap standar lingkungan dan sosial. Evaluasi berkelanjutan akan membantu dalam menemukan dan menanggulangi masalah sejak dini. Penguatan Peran WALHI dan LSM Lainnya: Mendukung peran WALHI dan organisasi non-pemerintah lainnya dalam mengadvokasi kepentingan masyarakat dan lingkungan terdampak, serta memberikan dukungan dalam pemantauan dan advokasi mereka. Dengan menerapkan saran-saran ini, diharapkan proyek KCIC dapat dilaksanakan dengan lebih berkelanjutan dan menghormati hak-hak serta kesejahteraan masyarakat yang terdampak.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal

- A'delina, Silviah, Endang Sutrisno, Alip Rahman, and Sudarminto Sudarminto. Kajian Hukum Pencemaran Lingkungan Udara Berkaitan Dengan Usaha Mikro Kecil dan Menengah di Kabupaten Cirebon. *Ajudikasi: Jurnal Ilmu Hukum* 6, no. 1 (June 8, 2022): 89–104. <https://doi.org/10.30656/ajudikasi.v6i1.4391>.
- Afriansyah, Arie, Leonardo Bernard, and Christou Imanuel. Should Indonesia Regulate Foreign Military Activities in Its EEZ? *Marine Policy* 159 (January 1, 2024): 105931. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105931>.
- Aisya, Naila Sukma. Dilema Posisi Indonesia dalam Persetujuan Paris tentang Perubahan Iklim. *Indonesian Perspective* 4, no. 2 (November 24, 2019): 118–32. <https://doi.org/10.14710/ip.v4i2.26698>.
- Arafah, Adhy Riadhy, Aktieva Tri Tjitrawati, Alifia Nuril Bais, and Firnida Hanan Nurkhalisha. FIR Agreement Indonesia – Singapore: What Are the Legal Implications? *Heliyon* 10, no. 8 (April 30, 2024): e29708. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e29708>.
- Aridho, Ahmad, Al Firman, Ruth Yessika Siahaan, Jojo Mindo, Armando Fidelis Wuwu, and Prayetno Prayetno. Implikasi Kerjasama Ekonomi Indonesia-China Bagi Indonesia: Studi

- Terhadap Project Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB). *Garuda: Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan Dan Filsafat* 1, no. 4 (November 16, 2023): 198–204. <https://doi.org/10.59581/garuda.v1i4.1763>.
- Astriani, Nadia, and Yulinda Adharani. Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dari Sudut Pandang Penegakan Hukum Penataan Ruang. *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional* 6, no. 2 (August 31, 2017): 243–62. <https://doi.org/10.33331/rechtsvinding.v6i2.173>.
- — —. Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dari Sudut Pandang Penegakan Hukum Penataan Ruang. *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional* 6, no. 2 (August 31, 2017): 243–62. <https://doi.org/10.33331/rechtsvinding.v6i2.173>.
- Binawan, Andang, and Maria Grasia Sari Soetopo. Implementasi Hak Atas Lingkungan Hidup yang Bersih, Sehat, dan Berkelanjutan Dalam Konteks Hukum Indonesia. *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia* 9, no. 1 (2022): 121–56. <https://doi.org/10.38011/jhli.v9i1.499>.
- Budi, Rizki Firmansyah Setya, Sudi Ariyanto, Djati H. Salimy, Donny Nurmayady, Elok Satiti Amitayani, Nuryanti, Kurnia Anzhar, Ewitha Nurulhuda, and Nurlaila. Scaling Law Method for Cost Estimation of Indonesia's First HTGR (PeLUIt-40) and Its Implementation Strategy. *Nuclear Engineering and Design* 423 (July 1, 2024): 113195. <https://doi.org/10.1016/j.nucengdes.2024.113195>.
- Butzin, Anna, Maria Rabadjieva, and Judith Terstriep. Anchoring Challenges through Citizen Participation in Regional Challenge-Based Innovation Policies. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 52 (September 1, 2024): 100856. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2024.100856>.
- Chan, Nicholas. Voluntary Commitments for Ocean Sustainability: Comparing the UN Ocean Conference and Our Ocean Conference Platforms. *Marine Policy* 160 (February 1, 2024): 105956. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105956>.
- Chang, Yen-Chiang, and Muneeb Khan. The Maritime Labour Convention 2006 in Human Rights Context: An Appraisal. *Marine Policy* 154 (August 1, 2023): 105688. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105688>.
- Chen, Weiqi, and Linbin Wang. A Holistic View of Human Rights and Its Application in the Context of Infectious Disease Pandemics. *Heliyon* 10, no. 9 (May 15, 2024): e29963. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e29963>.
- De Paiva, Camila A., Cesar F. Barella, and Alberto Fonseca. Assessing and Managing Safety Risks to Downstream Communities (in Hindsight): What Went Wrong in the Licensing and Impact Assessment Procedures of Brazil's Deadliest Dam Breaks? *Environmental Impact Assessment Review* 106 (May 1, 2024): 107536. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2024.107536>.
- Dekker, Annette M., Amy Zeidan, Joseph Nwadiuko, Elizabeth Jordan, and Parveen Parmar. A Call for Increased Transparency and Accountability of Health Care Outcomes in US

- Immigration and Customs Enforcement Detention Centers. *The Lancet Regional Health - Americas* 36 (August 1, 2024): 100825. <https://doi.org/10.1016/j.lana.2024.100825>.
- Dina, Dina, Imas Della Menanda, Irvan Anugrah Pratama, Kaela Meta Ramadhani, and Mia Sumiati. Perspektif Ekologi Administrasi: Pembangunan Insfrastruktur Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung. *NEO POLITEA* 2, no. 1 (May 31, 2021): 1-10. <https://doi.org/10.53675/neopolitea.v2i1.283>.
- Eyzaguirre, Indira A. L., Allan Yu Iwama, and Marcus E. B. Fernandes. Integrating a Conceptual Framework for the Sustainable Development Goals in the Mangrove Ecosystem: A Systematic Review. *Environmental Development* 47 (September 1, 2023): 100895. <https://doi.org/10.1016/j.envdev.2023.100895>.
- Fatima, Sidra, Sheer Abbas, Ansa Rebi, and Zhang Ying. Sustainable Forestry and Environmental Impacts: Assessing the Economic, Environmental, and Social Benefits of Adopting Sustainable Agricultural Practices. *Ecological Frontiers*, June 25, 2024. <https://doi.org/10.1016/j.ecofro.2024.05.009>.
- Gao, Qi. Retrospect and Prospect: Public Participation in Environmental Impact Assessment in China. *Environmental Impact Assessment Review* 101 (July 1, 2023): 107146. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2023.107146>.
- Gao, Zhiyuan, Ying Zhao, Lianqing Li, and Yu Hao. The Environmental Consequences of National Audit Governance: An Analysis Based on County-Level Data in China. *Journal of Environmental Management* 359 (May 1, 2024): 120976. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2024.120976>.
- Ghosh, Manosij, Katrijn Broothaerts, Steven Ronsmans, Ingrid Barcena Roig, Jef Scheepers, Mustafa Dikmen, Emily Rose Ciscato, et al. Data Management and Protection in Occupational and Environmental Exposome Research - A Case Study from the EU-Funded EXIMIOUS Project. *Environmental Research* 237 (November 15, 2023): 116886. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2023.116886>.
- Gunadi, Ariawan, Gunardi Gunardi, and Martono Martono. The Law of Forest in Indonesia: Prevention and Suppression of Forest Fires. *Bina Hukum Lingkungan* 4, no. 1 (2019): 113-34.
- Hadi, Sudharto P., Rizkiana S. Hamdani, and Ali Roziqin. A Sustainability Review on the Indonesian Job Creation Law. *Heliyon* 9, no. 2 (February 1, 2023): e13431. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e13431>.
- Haris, Irfani Darma, Muhammad Arif Nasution, and Syafri Syafri. Pengendalian Pemanfaatan Ruang Lahan Pertanian Berbasis Berkelanjutan Ketahanan Pangan Di Kabupaten Soppeng. *Urban and Regional Studies Journal* 5, no. 2 (June 30, 2023): 129-33. <https://doi.org/10.35965/ursj.v5i2.2704>.

- Ituarte-Lima, Claudia, and Radu Mares. Environmental Democracy: Examining the Interplay between Escazu Agreement's Innovations and EU Economic Law. *Earth System Governance* 21 (August 1, 2024): 100208. <https://doi.org/10.1016/j.esg.2024.100208>.
- Jiang, Xiaoyi, and Zipeng Huang. Extraterritorial Application of *China's Marine Environmental Protection Law*: Towards Effective Marine Environmental Protection Enforcement. *Marine Policy* 167 (September 1, 2024): 106241. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2024.106241>.
- Jiao, Jianling, Pengwang He, and Jianrui Zha. Factors Influencing Illegal Dumping of Hazardous Waste in China. *Journal of Environmental Management* 354 (March 1, 2024): 120366. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2024.120366>.
- Kharabaf, Shabnam, and Masoumeh Nematbakhsh. International Labor Organization (ILO). In *Encyclopedia of Toxicology (Fourth Edition)*, edited by Philip Wexler, 583–86. Oxford: Academic Press, 2024. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-824315-2.00510-8>.
- Kong, Soyeon, and KyeongA Han. A Study on Creative Arts Therapists' Human Rights Sensitivity. *The Arts in Psychotherapy* 82 (February 1, 2023): 101996. <https://doi.org/10.1016/j.aip.2023.101996>.
- Kouloufakos, Triantafyllos. Untangling the Cyber Norm to Protect Critical Infrastructures. *Computer Law & Security Review* 49 (July 1, 2023): 105809. <https://doi.org/10.1016/j.clsr.2023.105809>.
- Lin, Zhen. Joint Law Enforcement Mechanism with Regard to Underwater Cultural Heritage at Sea Led by China Coast Guard: Legislation and Practice. *Marine Policy* 160 (February 1, 2024): 105979. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105979>.
- Ling, Bonny. National Action Plans on Business and Human Rights and Protecting Displaced Populations through Human Rights Due Diligence. *Innovation in the Social Sciences* 2, no. 1 (March 27, 2024): 53–69. <https://doi.org/10.1163/27730611-bja10004>.
- Lockley, Andrew, Ishita Mundra, and Patrick Taylor Smith. Legitimacy and Justifiability of Non-State Geoengineering. *Futures* 152 (September 1, 2023): 103210. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2023.103210>.
- Meilana, Lusita, Qinhua Fang, Handoko Adi Susanto, Ririn Widiastutik, Dedy Eka Syaputra, Harrison Odion Ikhumhen, Rusdatus Sholihah, Amehr Hakim, Suzhen Yang, and Zhenghua Liu. How Indonesian Marine Protected Areas (MPAs) Are Doing: A Management Performance-Based Evaluation. *Biological Conservation* 282 (June 1, 2023): 110033. <https://doi.org/10.1016/j.biocon.2023.110033>.
- Minyou, Yu, and Ni Yao. Law Enforcement in the Implication of Blue Cooperation – A Reflection of China. *Marine Policy* 163 (May 1, 2024): 106080. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2024.106080>.
- Ngarava, Saul. Impact of Land Restitution Benefits on Water, Energy and Food (WEF) Misgovernance and Social Injustice. *Environmental and Sustainability Indicators* 22 (June 1, 2024): 100386. <https://doi.org/10.1016/j.indic.2024.100386>.

- Olii, Muhammad Ramdhan. Kajian Upaya Pengelolaan Dan Pemantauan Lingkungan Pembangunan Rumah Khusus Lansia Kabupaten Gorontalo Utara. *Gorontalo Journal of Infrastructure and Science Engineering* 5, no. 1 (July 11, 2022): 1–6. <https://doi.org/10.32662/gojise.v5i1.2239>.
- Rahmi, Elita, Rustian Mushawirya, and Eko Nuriyatman. Prospektif Omnibus Law Bidang Sumber Daya Alam. *Bina Hukum Lingkungan* 5, no. 2 (2021): 304–18.
- Rogerson, Michael, Francesco Scarpa, and Annie Snelson-Powell. Accounting for Human Rights: Evidence of Due Diligence in EU-Listed Firms' Reporting. *Critical Perspectives on Accounting* 99 (March 1, 2024): 102716. <https://doi.org/10.1016/j.cpa.2024.102716>.
- Rosete Verges, Fernando A., and F. Javier Sanz Larruga. Coastal Laws Evolution in Spain: An Analysis from the Public Policy Cycle. *Marine Policy* 162 (April 1, 2024): 106052. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2024.106052>.
- Rouhana, Francesco, Jin Zhu, Davis Chacon-Hurtado, Shareen Hertel, and Amvrossios C. Bagtzoglou. Ensuring a Just Transition: The Electric Vehicle Revolution from a Human Rights Perspective. *Journal of Cleaner Production* 462 (July 10, 2024): 142667. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2024.142667>.
- Sanjaya, Fondy, and Viani Puspitasari. Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dalam Perspektif Kritis Environmentalisme. *Padjadjaran Journal of International Relations* 2, no. 2 (September 30, 2020): 170–86. <https://doi.org/10.24198/padjir.v2i2.26044>.
- Sarhan, Ahmed A., and Ali Meftah Gerged. Do Corporate Anti-Bribery and Corruption Commitments Enhance Environmental Management Performance? The Moderating Role of Corporate Social Responsibility Accountability and Executive Compensation Governance. *Journal of Environmental Management* 341 (September 1, 2023): 118063. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2023.118063>.
- Schilling-Vacaflor, Almut, and Maria-Therese Gustafsson. Integrating Human Rights in the Sustainability Governance of Global Supply Chains: Exploring the Deforestation-Land Tenure Nexus. *Environmental Science & Policy* 154 (April 1, 2024): 103690. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2024.103690>.
- Silvia, Vina, Fifiana Wisnaeni, and Irawati Irawati. Implikasi Terhadap Pelaksanaan Pengadaan Tanah Kereta Cepat Jakarta-Bandung Di Kabupaten Bekasi. *Notarius* 14, no. 1 (March 8, 2021): 383–99. <https://doi.org/10.14710/nts.v14i1.39004>.
- Smidt, Lea, Lena Taube, and Tobias Polak. Do Aid Agencies Comply with Human Rights Requirements in Practice? Systematic Evidence on the Integration of Human Rights in German Development Cooperation. *World Development* 181 (September 1, 2024): 106676. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2024.106676>.
- Wahyono, Yoyon, Nugroho Adi Sasongko, Allan Trench, Martin Anda, Hadiyanto Hadiyanto, Nyayu Aisyah, and Dita Ariyanti. Assessing the Impact of Climate Change and Water

- Scarcity of Ferronickel Production in Indonesia: A Life Cycle Assessment Approach. *Sustainable Energy Technologies and Assessments* 67 (July 1, 2024): 103835. <https://doi.org/10.1016/j.seta.2024.103835>.
- Wang, Wei, Zhidan Wang, and Yuanfei Mei. Have Government Environmental Auditing Contributed to the Green Transformation of Chinese Cities? *Heliyon* 9, no. 12 (December 1, 2023): e22709. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e22709>.
- Widiyantoro, Susilo, Agam Marsoyo, and Kawik Sugiana. Hubungan Antara Pengendalian Lahan Pertanian Dan Penyediaan Tanah Untuk Perumahan Di Yogyakarta. *BHUMI: Jurnal Agraria Dan Pertanahan* 6, no. 2 (November 7, 2020): 126-44. <https://doi.org/10.31292/bhumi.v6i2.407>.
- Witz, Petr, Verena Stingl, Morten Wied, and Josef Oehmen. Asymmetric Legitimacy Perception across Megaproject Stakeholders: The Case of the Fehmarnbelt Fixed Link. *International Journal of Project Management, Trust and Governance in Megaprojects*, 39, no. 4 (May 1, 2021): 377-93. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2021.01.006>.
- Wu, Yujian, and Jacqueline Tham. The Impact of Environmental Regulation, Environment, Social and Government Performance, and Technological Innovation on Enterprise Resilience under a Green Recovery. *Heliyon* 9, no. 10 (October 1, 2023): e20278. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e20278>.
- Yamin, Muhammad, and Shellia Windymadaksa. Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Sebagai Mercusuar Hubungan Indonesia-Tiongkok. *Jurnal Politik Profetik* 5, no. 2 (December 15, 2017): 200-218. <https://doi.org/10.24252/profetik.v5i2a4>.
- Yulisti, Maharani, Agus Syarip Hidayat, Carunia Mulya Firdausy, Ummi Mu'awanah, Nendah Kurniasari, and Eka Nurjati. Effects of Eco-Friendly Fishing Gears on Fishermen's Welfare and Sustainable Fisheries: Lessons Learned from Indonesia. *Marine Pollution Bulletin* 198 (January 1, 2024): 115888. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2023.115888>.
- Zahroh, Ummi A'zizah, and Fatma Ulfatun Najicha. Problems and Challenges on Environmental Law Enforcement in Indonesia: AMDAL in the Context of Administrative Law. *Indonesian State Law Review (ISLRev)* 5, no. 2 (October 31, 2022): 53-66. <https://doi.org/10.15294/islrev.v5i2.46511>.

Sumber lain

Both ENDS (Belanda), EKOMARIN (Indonesia), Forum Suape (Brazil), Kalikasan People's Network for the Environment (Kalikasan PNE, Filipina), Save Maldives Campaign (Maladewa), União Provincial de Camponês (UPC, Mozambik), WALHI/Kawan Bumi Indonesia-Sulawesi Selatan (Indonesia), Centre for Research on Multinational Corporations (SOMO, Belanda), and IUCN NL (Belanda) Milieudefensie (Friends of the Earth Belanda). Kerusakan Pengerukan Pelanggaran HAM dan Kerusakan Lingkungan

Pada Proyek Pengerukan Internasional yang Diangsuransikan oleh Pemerintah Belanda, 2024.

- Hakim, Rakhmat Nur. Komnas HAM Usut Dugaan Perusakan Lingkungan dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. KOMPAS.com, August 5, 2021. <https://nasional.kompas.com/read/2021/08/05/18040401/komnas-ham-usut-dugaan-perusakan-lingkungan-dalam-proyek-kereta-cepat>.
- Jaelani, Rofi. Imbas AMDAL Kilat Kereta Cepat: Petani Sulit Air, Rumah Rusak dan Susah Dijual. Project Multatuli, June 4, 2024. <https://projectmultatuli.org/imbas-amdal-kilat-kereta-cepat-petani-sulit-air-rumah-rusak-dan-susah-dijual/>.
- Maharani, Aisyah Sekar Ayu, and Hilda B Alexander. Awal 2024, Jalan Akses ke Stasiun Kereta Cepat Whoosh Siap Dibangun. KOMPAS.com, November 8, 2023. <https://www.kompas.com/properti/read/2023/11/09/053000821/awal-2024-jalan-akses-ke-stasiun-kereta-cepat-whoosh-siap-dibangun>.
- Mahardhika, Lorenzo Anugrah. Sederet Masalah Kereta Cepat, Biaya Bengkak hingga Akses Stasiun. Bisnis.com, August 8, 2023. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20230808/98/1682703/sederet-masalah-kereta-cepat-biaya-bengkak-hingga-akses-stasiun>.
- Miftah. FGD Dampak Sosial Kereta Cepat. <https://www.bandung.go.id>, 2016. <https://www.bandung.go.id/news/read/2888/fgd-dampak-sosial-kereta-cepat>.
- PT Kereta Cepat Indonesia China. KCIC Dukung Langkah Preventif Melalui Penerapan Kebijakan di Lingkungan Proyek -, 2020. <https://kcic.co.id/en/kcic-siaran-pers/kcic-dukung-langkah-preventif-melalui-penerapan-kebijakan-di-lingkungan-proyek/>.
- Sinaga, Oberlin. Warga Terdampak Proyek Kereta Cepat Di Jalan Karang Kamulyan – Bandung Merasa Teraniaya. *Aspirasi Publik* (blog), August 16, 2020. <https://www.aspirasipublik.com/2020/08/16/warga-terdampak-proyek-kereta-cepat-di-jalan-karang-kamulyan-bandung-merasa-teraniaya/>.
- Sitoresmi, Niken. Warga Mengadukan Dampak Pembangunan Kereta Cepat. Komisi Nasional Hak Asasi Manusia - KOMNAS HAM, September 21, 2021. <https://www.komnasham.go.id/index.php/news/2021/9/21/1901/warga-mengadukan-dampak-pembangunan-kereta-cepat.html>.
- Suhadi, Zenzi. Pekan Rakyat Lingkungan Hidup Di Padarincang: Membangun Kekuatan Untuk Keadilan Ekologis. WALHI, June 4, 2024. <https://www.walhi.or.id/pekan-rakyat-lingkungan-hidup-di-padarincang-membangun-kekuatan-untuk-keadilan-ekologis>.
- The Jakarta Post. Whoosh, Here Comes the Deficit - Editorial. The Jakarta Post, 2024. <https://www.thejakartapost.com/opinion/2024/01/30/whoosh-here-comes-the-deficit.html>.

WALHI Jawa Barat. Selamatkan Lingkungan dan Rakyat, Bukan Proyek Kereta Cepat. -
WALHI Jawa Barat, 2024. <https://walhijabar.id/selamatkan-lingkungan-dan-rakyat-bukan-proyek-kereta-cepat/>.