Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.7. No.11 (2026)
Tema/Edisi : Hukum Lingkungan (Bulan Kesebelas)
https://lexgeneralis.co.id/

PERSEPSI MASYARAKAT ATAS DAMPAK LINGKUNGAN DAN AKSES PARTISIPASI DALAM PEMBANGUNAN UNDERPASS H.M. YAMIN MEDAN

COMMUNITY PERCEPTIONS OF ENVIRONMENTAL IMPACTS AND ACCESS TO PUBLIC PARTICIPATION IN THE CONSTRUCTION OF THE H.M. YAMIN UNDERPASS IN MEDAN

Adenia Zefanya Pasaribu, Chikita Immanuella, Martio Dewina, Michelle Tania, Vania Fricilla Sambahar, Affila dan Siti Khairunissa

Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara

Korespondensi Penulis : adeniazefanyaa@gmail.com

Citation Structure Recommendation :

Pasaribu, Adenia Zefanya, Chikita Immanuella, Martio Dewina, Michelle Tania, Vania Fricilla Sambahar, Affila dan Siti Khairunissa. *Persepsi Masyarakat atas Dampak Lingkungan dan Akses Partisipasi dalam Pembangunan Underpass H.M. Yamin Medan*. Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.7. No.11 (2026).

ABSTRAK

Pembangunan Underpass H.M. Yamin Medan bertujuan meningkatkan kelancaran lalu lintas, namun pelaksanaannya turut memengaruhi kondisi lingkungan sosial dan aktivitas masyarakat sekitar. Penelitian ini bertujuan mengkaji persepsi masyarakat terhadap dampak pembangunan serta akses dan keterlibatan masyarakat dalam proses perencanaan. Penelitian menggunakan metode hukum empiris dengan pendekatan kualitatif melalui wawancara, kuesioner dan observasi. Hasil penelitian menunjukkan adanya genangan air, kemacetan pada waktu tertentu, kebisingan, gangguan akses, serta perubahan aktivitas ekonomi masyarakat. Keterlibatan masyarakat dalam tahap perencanaan juga belum optimal karena keterbatasan sosialisasi dan ruang penyampaian aspirasi. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi berkelanjutan dan pelibatan masyarakat secara bermakna.

Kata Kunci: *Anticipatory Governance*, Dampak Lingkungan, Partisipasi Masyarakat, Pembangunan *Underpass*, Persepsi Masyarakat

ABSTRACT

The construction of the H.M. Yamin Underpass in Medan aims to improve traffic flow; however, its implementation has also affected the social environment and the activities of surrounding communities. This study examines public perceptions of the construction impacts, as well as community access and involvement in the planning process. It employs empirical legal research with a qualitative approach through interviews, questionnaires, and observation. The findings indicate waterlogging, occasional traffic congestion, noise, access disruptions, and changes in local economic activities. Community involvement in the planning stage remains

limited due to insufficient socialization and opportunities to express public aspirations. Therefore, continuous evaluation and meaningful community participation are necessary.
Keywords: Anticipatory Governance, Environmental Impacts, Community Participation, Underpass Construction, Public Perception

A. PENDAHULUAN

Lingkungan hidup yang baik dan sehat merupakan hak dasar setiap manusia yang harus dijamin dalam penyelenggaraan kehidupan bermasyarakat dan pembangunan. Pemenuhan hak tersebut tidak hanya berkaitan dengan perlindungan terhadap alam, tetapi juga mencakup kondisi lingkungan tempat tinggal masyarakat dan menjalankan aktivitas sehari-hari. Dalam hal ini, persepsi masyarakat menjadi penting karena masyarakat yang tinggal di sekitar lokasi pembangunan dapat merasakan secara langsung berbagai perubahan dan dampak yang ditimbulkan. Selain itu, masyarakat juga perlu memperoleh akses partisipasi yang memadai, baik dalam bentuk penyampaian informasi, pemberian pendapat, maupun pengajuan keberatan terhadap rencana pembangunan. Oleh karena itu, setiap kegiatan pembangunan perlu memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pembangunan, perlindungan lingkungan hidup, serta masyarakat agar tidak menimbulkan dampak yang merugikan kualitas hidup masyarakat di sekitarnya.

Pentingnya perlindungan hak tersebut telah ditegaskan dalam Pasal 65 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UU PPLH) di mana Pasal 65 ayat (1) menjamin hak masyarakat atas lingkungan hidup yang baik dan sehat, sedangkan Pasal 65 ayat (2) menegaskan hak masyarakat untuk akses informasi, partisipasi dan keadilan lingkungan hidup. Selain itu, pada Pasal 65 ayat (3) yang memberikan hak untuk menyampaikan usul atau keberatan atas kegiatan yang berpotensi menimbulkan dampak lingkungan, ketentuan Pasal 65 ayat (4) untuk berperan dalam perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup, serta Pasal 65 ayat (5) yang menjamin hak pengaduan atas dugaan pencemaran atau kerusakan lingkungan.[1]

[1] Indonesia, *Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, UU No.32 Tahun 2009, LN Tahun 2009 No.140, TLN No.5059, Ps.65 ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) dan ayat (5).

Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa masyarakat memiliki hak untuk memperoleh perlindungan lingkungan, mengetahui informasi dan mengajukan pendapat, mengusulkan keberatan akibat kegiatan pembangunan, serta terlibat dalam proses pembangunan yang berpotensi memengaruhi kehidupan mereka.

Selain perlindungan hak atas lingkungan hidup, pelaksanaan pembangunan juga perlu berpedoman pada prinsip pembangunan berkelanjutan sesuai dengan Pasal 1 angka 3 UU PPLH di mana pembangunan berkelanjutan merupakan upaya sadar dan terencana yang memadukan aspek lingkungan hidup, sosial dan ekonomi ke dalam strategi pembangunan untuk menjamin keutuhan lingkungan hidup serta keselamatan, kemampuan, kesejahteraan dan mutu hidup generasi masa kini dan generasi masa depan.[2] Prinsip ini menunjukkan bahwa keberhasilan pembangunan tidak semata-mata diukur dari adanya infrastruktur atau tercapainya tujuan sosial dan ekonomi, tetapi juga dari kemampuan pembangunan tersebut dalam menjaga kualitas lingkungan, memperhatikan kondisi sosial masyarakat, serta memberikan manfaat tanpa mengabaikan kepentingan warga yang terdampak.

Salah satu bentuk pembangunan infrastruktur yang berkaitan dengan hal tersebut adalah pembangunan Underpass H.M Yamin di Kota Medan. Pembangunan underpass pada dasarnya ditujukan untuk mendukung kelancaran mobilitas dan mengurangi hambatan lalu lintas, khususnya apabila berkaitan dengan perlintasan kereta api. Namun, pembangunan infrastruktur di kawasan perkotaan juga berpotensi menimbulkan dampak terhadap kondisi lingkungan dan kehidupan masyarakat di sekitarnya. Perubahan tersebut dapat berupa gangguan drainase dan genangan air, kebisingan selama proses konstruksi dan balap liar, perubahan akses jalan, hingga terganggunya aktivitas sosial dan ekonomi warga. Oleh sebab itu, dampak pembangunan Underpass H.M Yamin tidak hanya perlu dilihat dari fungsi infrastrukturnya, tetapi juga dari pengalaman masyarakat yang tinggal maupun melakukan aktivitas di kawasan tersebut.

Selain persoalan dampak lingkungan dan sosial, akses partisipasi masyarakat dalam proses pembangunan juga menjadi aspek yang perlu diperhatikan. Hal ini dikarenakan masyarakat tidak memperoleh informasi atau sosialisasi yang memadai sebelum pembangunan dilaksanakan, bahkan masyarakat baru mengetahui adanya pembangunan setelah pekerjaan konstruksi dimulai.

[2] *Ibid*., Ps.1 angka 3.

Masyarakat mengalami gangguan selama proses pembangunan, tetapi tidak mengetahui secara jelas saluran untuk menyampaikan keberatan maupun memperoleh tindak lanjut atas keluhan yang disampaikan. Dilihat dari kondisi ini, akses informasi masyarakat dibatasi sehingga masyarakat tidak memperoleh informasi secara cukup dari pihak berwenang dan tidak adanya ruang bagi masyarakat untuk terlibat menyampaikan pendapat dan proses pengambilan keputusan.

Berdasarkan fokus tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengalaman masyarakat dalam menghadapi dampak lingkungan dan sosial akibat pembangunan Underpass H.M. Yamin Medan?
2. Sejauh mana masyarakat memperoleh akses untuk berpartisipasi dalam proses pembangunan Underpass H.M. Yamin Medan?
3. Bagaimana tindak lanjut atas dampak lingkungan dan sosial yang dialami oleh masyarakat, khususnya dalam upaya mencegah atau menangani dampak yang dirasakan masyarakat?

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis persepsi dan pengalaman masyarakat terhadap dampak lingkungan dan sosial yang ditimbulkan oleh pembangunan Underpass H.M. Yamin Medan, mengkaji akses dan tingkat keterlibatan masyarakat dalam proses perencanaan pembangunan, serta menganalisis tindak lanjut dan upaya pengelolaan terhadap dampak yang dirasakan masyarakat. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan evaluasi sebagai instrumen antisipatif dalam mengidentifikasi, mencegah dan meminimalisir dampak lingkungan serta mendorong penerapan prinsip *Anticipatory Governance* melalui keterlibatan masyarakat secara bermakna dalam pembangunan berkelanjutan.

Penelitian dilakukan menggunakan metode penelitian hukum empiris (*empirical legal research*) yang bersifat deskriptif-analitis, dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan yuridis normatif digunakan sebagai pelengkap untuk memetakan dasar hukum, yaitu Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan sosiologis dan pendekatan perundang-undangan sebagai pendukung analisis normatif. Informan dipilih melalui teknik *snowball sampling*,

yaitu dengan mengembangkan informan berdasarkan informasi informan sebelumnya sehingga informasi yang diperoleh memadai.

Data yang digunakan terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh langsung di lapangan melalui wawancara dengan pihak-pihak terkait di sekitar Underpass H.M. Yamin dan kuesioner dengan masyarakat yang pernah melewati Underpass H.M. Yamin. Data sekunder diperoleh dari bahan hukum primer berupa Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang PPLH. Adapun data sekunder berupa jurnal ilmiah, hasil penelitian terdahulu yang relevan dengan judul, dan pemberitaan media massa terkait kondisi pasca pembangunan *underpass*.

B. PEMBAHASAN

1. Hasil Penelitian

a. Profil dan Pengalaman Narasumber di Kawasan Underpass H.M. Yamin

1) Profil dan Pengalaman Informan Wawancara

Dalam penelitian ini melibatkan 9 orang informan yang memiliki keterkaitan dengan kawasan Underpass H.M. Yamin Medan. Informan dipilih berdasarkan pengalaman, aktivitas, serta intensitas keberadaan mereka di sekitar kawasan penelitian, kesembilan informan memiliki karakteristik yang beragam, baik berdasarkan usia, pekerjaan, jenis kelamin. Keragaman karakteristik tersebut memberikan sudut pandang yang berbeda mengenai perubahan kondisi kawasan sebelum dan setelah pembangunan Underpass H.M. Yamin Medan.

Tabel 1.1 Profil dan Keragaman Karakteristik Informan

Karakteristik	Kategori	Frekuensi (n)	Persentase
Jumlah Informan	Total	9	100%
Jenis Kelamin	Laki-laki	6	66,7%
	Perempuan	3	33,3%

Rentang Usia (Tahun)	18-25	2	22,2%
	26-35	2	22,2%
	36-45	2	22,2%
	>45	3	33,3%
Pekerjaan	Pengemudi Ojek Online	2	22,2%
	Satpam	2	22,2%
	Pedagang (PKL, kios, warung)	3	33,3%
	Wiraswasta	1	11,1%
	Tidak disebutkan	1	11,1%
Intensitas Keberadaan	Setiap hari	5	55,6%
	Sering	1	11,1%
	Jarang	3	33,3%
Lama Tinggal/Beraktivitas	<1 tahun	2	22,2%
	1-5 tahun	2	22,2%
	>5 tahun	3	33,3%
	Tidak disebutkan	2	22,2%

Keterkaitan dengan Kawasan	Pekerja di Kawasan	4	44,4%
	Warga sekitar	2	22,2%
	Pedagang/Pelaku usaha	2	22,2%
	Pengguna jalan	1	11,1%

2) Profil dan Pengalaman Responden Kuesioner

Dalam penelitian ini memperoleh 56 responden kuesioner berupa Google Form, yang masing-masing responden memiliki keterkaitan karakteristik yang berbeda, intensitas keberadaan dan keterkaitan dengan kawasan. Keragaman karakteristik baik dari segi usia, pekerjaan dan jenis kelamin. Keragaman karakteristik responden membantu untuk memenuhi data dalam penelitian.

Tabel 1.2 Profil dan Keragaman Karakteristik Responden

Karakteristik	Kategori	Frekuensi (n)	Persentase
Jumlah Informan	Total	56	100%
Jenis Kelamin	Laki-laki	26	46,4%
	Perempuan	30	53,6%
Rentang Usia (Tahun)	<18	2	3,6%
	18–25	48	85,7%
	26–35	2	3,6%
	36–45	1	1,8%
	>45	3	5,4%

Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	44	78,6%
	Pekerja	9	16,1%
	Wartawan	1	1,8%
	Warga Sipil	1	1,8%
	Ibu Rumah Tangga	1	1,8%
Intensitas Keberadaan	Setiap hari	5	8,9%
	Beberapa kali seminggu	11	19,6%
	Beberapa kali sebulan	14	25%
	Jarang	26	46,4%
Lama Tinggal/Beraktivitas	<1 bulan	17	30,4%
	1–3 bulan	9	16,1%
	4–6 bulan	7	12,5%
	>6 bulan	23	41,1%
Keterkaitan dengan Kawasan	Pengguna jalan	43	76,8%
	Warga sekitar	10	17,9%
	Pemilik/penggguna bangunan sekitar	1	1,8%
	Tidak teridentifikasi	2	3,6%

b. Dampak Lingkungan Akibat Pembangunan Underpass H.M Yamin Medan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat beberapa dampak yang perlu menjadi perhatian, yang disampaikan oleh informan kunci atas pertanyaan "Selama tinggal atau beraktivitas di sekitar Underpass H.M Yamin, apakah Bapak/Ibu pernah mengalami atau menyaksikan secara langsung kondisi seperti genangan/banjir, kemacetan, atau gangguan lingkungan lainnya, terutama ketika terjadi hujan?" yang menyatakan:

> "Ya, genangan air akan muncul bahkan sampai mata kaki, apabila hujan sebentar saja dan kalau hujan lama, genangan air bisa sampai lutut orang dewasa" (WW-IK-Q-007)

Hasil penelitian menunjukkan adanya genangan pada underpass saat curah hujan tinggi. Dari data yang didapatkan, informan juga menyatakan dengan adanya *Underpass* tersebut tidak dapat mengurangi kemacetan dengan optimal. Hal tersebut disampaikan oleh Informan Kunci atas pertanyaan "Selama beraktivitas di *Underpass* apakah pernah merasakan macet, banjir atau gangguan lingkungan lainnya?" yang menyatakan:

> "Pembangunan Underpass H.M. Yamin masih menimbulkan berbagai gangguan bagi masyarakat sekitar, terutama kemacetan, genangan atau banjir, balap liar, gangguan akses jalan, serta terganggunya kegiatan usaha dan lingkungan." (WW-IK-Q-008)

Dari data yang didapatkan, informan menyatakan dengan adanya Underpass tersebut mengurangi kemacetan dengan optimal. Namun, di sisi yang lain terdapat beberapa pandangan informan yang menyatakan kepadatan lalu lintas masih dapat ditemukan pada ruas jalan di sekitar underpass terutama pada waktu tertentu seperti waktu keberangkatan dan kepulangan penumpang Kereta Api Indonesia (KAI) yang terletak berdekatan dengan underpass sehingga menimbulkan volume kendaraan cukup tinggi.

Melalui WW-IK-Q-008, Selain banjir dan kemacetan, masyarakat juga menyampaikan permasalahan kebisingan akibat balap liar, gangguan akses jalan serta terganggunya kegiatan usaha warga dan kondisi lingkungan.

Pada tahap pembangunan, terdapat rumah dan kios masyarakat yang terdampak oleh kebutuhan lahan untuk pembangunan *underpass*. Temuan lain di lapangan berkaitan dengan akses jalan dan kegiatan ekonomi. Penggusuran atau pembongkaran bangunan tersebut menyebabkan terjadinya perubahan terhadap kondisi fisik kawasan, keberadaan tempat usaha memiliki hubungan langsung dengan sumber pendapatan sehari-hari namun ketika kios harus dibongkar atau dipindahkan akibat pembangunan, masyarakat tidak hanya kehilangan tempat berjualan, tetapi juga menghadapi perubahan lokasi usaha dan kemungkinan berkurangnya akses terhadap konsumen. Berdasarkan hasil wawancara dengan IK9 sebagai pedagang makanan, kondisi ini menyebabkan usaha di sekitar lokasi berhenti beroperasi, sedangkan beliau sebagai pedagang makanan kehilangan pelanggan karena lokasi usaha sulit dijangkau, termasuk oleh pengemudi ojek daring. Pelaku usaha menyampaikan bahwa:

> "Sejak dibangunnya underpass, akses keluar masuk ke tempat usaha sangat sulit karena ditutupi oleh dinding *underpass*. Pelanggan satu per satu mulai berkurang dan mulai mengandalkan aplikasi online untuk meraih keuntungan. Karena tempat usaha sulit dijangkau, terkadang pengemudi ojek daring kesulitan mencari titik lokasi yang pasti." (WW-IK-Q-009)

Temuan dari wawancara tersebut juga didukung oleh hasil kuesioner terhadap 56 responden atas pertanyaan “Bagaimana kondisi kemacetan di sekitar Underpass H.M Yamin setelah pembangunan?” terdapat 50% masyarakat merasa kemacetan berkurang, 42,9% masyarakat tidak merasakan adanya perubahan dan 7,1% lainnya merasakan kemacetan semakin parah.

Dalam pertanyaan “Secara keseluruhan, bagaimana anda menilai kondisi lingkungan di sekitar Underpass H.M Yamin saat ini?” sebanyak 50% informan mendukung merasa menilai kondisi lingkungan underpass cukup baik, 44,6% menilai kondisi lingkungan baik dan hanya 5,4% yang menilai kondisi lingkungan buruk.

c. Sintesis Data Hasil Penelitian

Tabel 1.3 Sintesis data penelitian

Dimensi	Temuan empiris	Bukti	Interpretasi
Dampak lingkungan	Genangan, banjir, kemacetan pada waktu tertentu dan dampak sosial-ekonomi warga.	Wawancara dan Hasil Kuesioner	Berdasarkan Informan Kunci dan Informan Pendukung masih terdapat genangan dan banjir yang terjadi saat curah hujan tinggi, terjadi kemacetan pada waktu tertentu, dampak sosial-ekonomi yang memengaruhi tempat tinggal, aktivitas usaha dan sumber pendapatan masyarakat.
Keserasian kondisi aktual	Kondisi aktual pasca pembangunan menunjukkan bahwa Underpass H.M. Yamin mampu membantu mengurangi kemacetan dan memperlancar arus lalu lintas, tetapi masih ditemukan genangan/banjir, drainase yang kurang optimal, penerangan, kebisingan, gangguan keamanan, serta hambatan akses terhadap rumah dan tempat usaha masyarakat.	Wawancara dan Hasil Kuesioner	Berdasarkan Informan Kunci dan Informan Pendukung manfaat pembangunan terlihat pada aspek transportasi, sedangkan pada aspek lingkungan dan sosial terhadap masyarakat sekitar masih terdapat kesenjangan yang menunjukkan perlunya evaluasi dan pengelolaan dampak secara berkelanjutan.

Pengelolaan Dampak Lingkungan	Informan Kunci menyatakan pengelolaan dampak paling nyata adalah saat pengelolaan dampak dari hujan yang menyebabkan genangan air, hal tersebut dilakukan dengan adanya pompa air yang tersedia di kawasan. Selain itu, dilakukan juga pembersihan *underpass* secara rutin.	Wawancara	Berdasarkan Informan Kunci, pengelolaan dampak yang terjadi di *underpass* sudah memadai. Hal ini dikarenakan adanya pompa air di kawasan dan pembersihan rutin.
Partisipasi Masyarakat	Sebagian besar Informan Kunci menyatakan tidak memperoleh informasi secara langsung mengenai rencana pembangunan Underpass H.M. Yamin sebelum pembangunan dimulai. Sebagian Informan Kunci baru mengetahui setelah pembangunan berlangsung dan lainnya hanya mendengar dari desas-desus. Sedangkan Informan Pendukung yang merupakan mayoritas pengguna jalan menyatakan bahwa sosialisasi diadakan.	Wawancara dan Hasil Kuesioner	Berdasarkan Informan Kunci dan Informan Pendukung, pengetahuan masyarakat mengenai rencana pembangunan Underpass H.M. Yamin terbatas karena informasi mengenai pembangunan belum disampaikan secara merata dan memadai sejak tahap awal. Berdasarkan informasi dari Informan Pendukung, sebagian besar Informan Pendukung menerima informasi atau sosialisasi dari pemerintah tetapi masih tidak dapat dipastikan jika pemerintah memberikan ruang kepada masyarakat

			untuk menyampaikan aspirasi melalui informasi dan sosialisasi terkait pembangunan *Underpass* H.M. Yamin.

2. Pembahasan

a. Pengaturan Hukum terhadap Partisipasi Masyarakat

Partisipasi masyarakat merupakan elemen fundamental dalam tata kelola lingkungan dan pembangunan infrastruktur. Secara Normatif, jaminan hak masyarakat diatur melalui pasal 65 UU PPLH yang menjamin hak masyarakat atas lingkungan hidup yang baik dan sehat, akses informasi, partisipasi, serta keadilan lingkungan.[3] Ketentuan ini juga memberikan hak kepada masyarakat untuk mengajukan usul atau keberatan terhadap kegiatan yang berpotensi menimbulkan dampak lingkungan. Hak tersebut diperkuat melalui asas partisipatif dalam Pasal 2 huruf k dan Pasal 70 UU PPLH yang memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk menyampaikan saran, pendapat, keberatan, serta melakukan pengawasan terhadap pengelolaan lingkungan hidup.[4] Partisipasi yang efektif tidak hanya berupa pemberian informasi, tetapi juga memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk menyampaikan pendapat sebelum keputusan pembangunan ditetapkan. Dengan demikian, keterbukaan informasi menjadi prasyarat agar masyarakat dapat terlibat secara bermakna dalam pengambilan keputusan lingkungan.[5]

Selain itu, Undang-undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik melengkapi pengaturan tersebut dengan menjamin hak masyarakat untuk memperoleh informasi publik secara cepat, tepat waktu dan mudah diakses sebagaimana diatur di Pasal 2 dan Pasal 4.[6]

---

[3] Indonesia, *Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, UU No.32 Tahun 2009, Ps.65.

[4] *Ibid*., Ps.2 huruf k dan Ps.70.

[5] Widia Edorita, *Peran Serta Masyarakat terhadap Lingkungan menurut UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, JIH, Vol.4, No.1 (2014), p.121-5.

[6] Indonesia, *Undang-Undang tentang Keterbukaan Informasi Publik*, UU No.14 Tahun 2008, LN Tahun 2008 No.61, TLN No.4846, Ps.2 dan Ps.4.

Sementara itu, Pasal 7 mewajibkan Badan Publik menyediakan informasi yang akurat dan tidak menyesatkan.[7] Khusus dalam pembangunan infrastruktur, Pasal 11 juga mewajibkan penyediaan informasi mengenai keputusan, kebijakan, serta dokumen pendukung kegiatan pemerintah.[8] Apabila hak atas informasi tidak terpenuhi, masyarakat dapat mengajukan keberatan kepada atasan Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID), kemudian mengajukan sengketa kepada Komisi Informasi hingga menempuh jalur pengadilan sesuai mekanisme dalam UU KIP.

UU PPLH dan UU KIP saling melengkapi dalam menjamin partisipasi masyarakat. UU PPLH memberikan hak untuk terlibat dalam perlindungan lingkungan, sedangkan UU KIP menjamin akses masyarakat terhadap informasi sebagai dasar untuk menggunakan hak tersebut. Artinya, masyarakat harus memperoleh informasi sejak tahap perencanaan agar dapat menyampaikan usul maupun keberatan sebelum pembangunan dilaksanakan.[9] Dengan demikian, pemenuhan hak partisipasi masyarakat tidak cukup hanya melalui penyampaian informasi, tetapi juga harus memberikan ruang bagi masyarakat untuk menyampaikan pendapat dan keberatan. Untuk menilai sejauh mana partisipasi tersebut terlaksana dalam pembangunan Underpass H.M. Yamin.

b. Tingkatan Partisipasi Masyarakat Berdasarkan Teori Arnstein

Dalam mengukur tingkat partisipasi masyarakat, Arnstein (1969) mengemukakan teori *The Ladder of Participation* yang membagi partisipasi masyarakat ke dalam delapan tingkatan atau jenjang berdasarkan derajat keterlibatan masyarakat dalam proses pengambilan keputusan.[10] Tingkatan tersebut di antaranya adalah:

---

[7] *Ibid*., Ps.7.
[8] *Ibid*., Ps.8.
[9] Melisa Ayu Azhara dan Siti Ruhama Mardhatillah, *Partisipasi Publik dalam Penyusunan Dokumen Analisis Dampak Lingkungan Pasca Berlakunya Undang-Undang/Perppu Cipta Kerja*, Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM, Vol.30, No.2 (2023), p.266,
[10] Siti Arbayah dan Heni Suparti, *Tingkat Partisipasi Masyarakat dalam Musyawarah Perencanaan Pembangunan di Desa Maburai Kecamatan Murung Pudak Kabupaten Tabalong*, Jurnal PubBis, Vol.6, No.1 (Maret 2022), p.41.

1) Tidak Partisipatif (*Non-Participation*)

   Pada tingkatan ini, masyarakat tidak memperoleh kesempatan untuk terlibat secara aktif dalam proses pengambilan keputusan dan hanya ditempatkan sebagai penerima informasi tanpa memiliki ruang untuk menyampaikan pendapat atau mempengaruhi kebijakan.[11] Tidak Partisipatif (*Non-Participation*) mencakup dua tahapan yaitu manipulasi dan terapi. Pada tahap manipulasi (*manipulation*), masyarakat tidak dilibatkan secara langsung karena kepentingannya dianggap telah diwakili oleh pihak tertentu, sehingga masyarakat tidak memiliki akses terhadap informasi mengenai proses pengambilan keputusan.[12] Pada tahap terapi (*therapy*), masyarakat hanya diberikan kesempatan untuk mendengarkan penjelasan mengenai keputusan yang telah dibuat tanpa memiliki ruang untuk menyampaikan aspirasi atau mempengaruhi keputusan tersebut.[13]

2) Pencitraan (*Tokenism*)

   Pada tingkatan tokenism, masyarakat mulai memperoleh ruang untuk mengetahui proses kebijakan dan mengemukakan aspirasinya, tetapi pendapat yang disampaikan belum tentu menjadi pertimbangan dalam penetapan keputusan akhir.[14] Pencitraan (*Tokenism*) mencakup *Informing* yaitu pemerintah hanya menyampaikan informasi kepada masyarakat tanpa memberikan kesempatan untuk mempengaruhi keputusan yang telah direncanakan, *Consultation* yaitu masyarakat diberi kesempatan menyampaikan pendapat, tetapi tidak ada jaminan bahwa aspirasi tersebut akan dipertimbangkan dalam pengambilan keputusan dan *Placation* yaitu masyarakat diberikan perwakilan dalam suatu badan pengambilan keputusan,

---

[11] *Ibid*.

[12] Ranny Apriani Nusa and Firda Annisa, *Analisis Konsep Arnstein's Ladder of Participation dalam Mega Proyek Ibu Kota Nusantara*, Multiple, Vol.3, No.3 (Maret 2025), p.5052.

[13] *Ibid*., p.5052.

[14] Jemmi Saleh, Muliani Sam dan Andi Nilwana, *Tingkat Partisipasi Masyarakat dalam Penyusunan RKPD di Kabupaten Sidenreng Rappang Berdasarkan Teori Partisipasi Arnstein*, Jurnal Ekonomi Manajemen Sistem Informasi, Vol.6, No.5 (Juni 2025), p.3180.

tetapi pengaruhnya masih terbatas karena kedudukannya lebih rendah dibandingkan pihak pemerintah.[15]

3) *Citizen Power*

Citizen Power mencakup *partnership*, *delegated power* dan *citizen control* yang memberikan masyarakat kewenangan lebih besar dalam proses pengambilan keputusan dimana pada tahap *partnership*, masyarakat memiliki kesempatan untuk berunding dan bernegosiasi dengan pemerintah, sedangkan pada tahap *delegated power* dan *citizen control*, masyarakat memperoleh kewenangan dominan hingga dapat mengendalikan keputusan yang diambil.[16]

Berdasarkan informasi dari informan kunci, partisipasi masyarakat dalam pembangunan Underpass H.M. Yamin cenderung berada pada tingkatan Tidak Partisipatif (*Non-Participation*). Sebagian besar informan kunci terutama pada warga sekitar yang tinggal dan melakukan aktivitas di sekitar *Underpass* dengan jelas menyatakan tidak pernah memperoleh sosialisasi resmi dari pemerintah sebelum pembangunan dimulai dan hanya mengetahui rencana tersebut melalui informasi tidak resmi sedangkan lainnya baru mengetahui pembangunan setelah underpass selesai.

Melalui pernyataan yang telah disampaikan informan kunci dapat diketahui bahwa pemberian informasi kepada masyarakat sebelum pembangunan dilaksanakan belum terlaksana secara optimal. Tidak adanya sosialisasi resmi yang diterima Informan Kunci menunjukkan bahwa akses informasi kepada masyarakat sejak tahap perencanaan masih terbatas. Menurut informasi IK6, IK8 dan IK9 melalui pertanyaan "Selama beraktivitas di *Underpass* apakah pernah merasakan macet, banjir atau gangguan lingkungan lainnya?"

---

[15] Sigit Wijaksono, *Pengaruh Lama Tinggal terhadap Tingkat Partisipasi Masyarakat dalam Pengelolaan Lingkungan Permukiman*, ComTech, Vol.4, No.1 (Juni 2013), p.28.

[16] Jemmi Saleh, Muliani Sam dan Andi Nilwana, *Tingkat Partisipasi Masyarakat dalam Penyusunan RKPD di Kabupaten Sidenreng Rappang Berdasarkan Teori Partisipasi Arnstein*, p.41-42.

"Pedagang kaki lima terpaksa berpindah lapak, pemilik usaha yang terpaksa tutup, digusur dan mengalami kerugian" (WW-IK-Q-008)

Melalui Informan Pendukung disampaikan bahwa sebagian besar menyatakan adanya sosialisasi dan masih terdapat beberapa Informan Pendukung yang tidak mengetahui adanya sosialisasi atau pemberitahuan pembangunan *Underpass* dari pemerintah. Namun, tidak dapat dipastikan adanya sosialisasi atau informasi yang diberikan pemerintah memberikan ruang kepada masyarakat untuk menyampaikan aspirasi karena keterbatasan informasi.

Berdasarkan informasi melalui Informan Kunci dapat dilihat bahwa pemerintah tidak melakukan pemberitahuan dan pendiskusian terhadap masyarakat sekitar sehingga semua yang dilakukan masyarakat menjadi tiba-tiba dan atas dasar suatu keterpaksaan untuk menutup usahanya dan berpindah. Tidak terlibatnya masyarakat tidak mencerminkan pelaksanaan terhadap pasal 65 ayat (3) UU PPLH tentang hak masyarakat untuk mengajukan usul dan keberatan terhadap rencana kegiatan yang berpotensi menimbulkan dampak lingkungan.[17] Keterbatasan akses informasi menyebabkan partisipasi masyarakat sekitar *Underpass* dalam aspek penyampaian informasi masih mencerminkan karakteristik Tidak Partisipatif (*Non-Participation*). Penilaian ini didasarkan pada pengalaman para Informan Kunci dan tidak mencakup keseluruhan proses penyampaian informasi oleh pemerintah.

c. *Anticipatory Governance* dalam Pengelolaan Dampak Lingkungan

Anticipatory governance merupakan pendekatan tata kelola yang menekankan kemampuan pemerintah untuk mengantisipasi dan mencegah risiko sebelum menimbulkan dampak yang lebih besar, melalui prediksi, data kerentanan, skenario, sistem peringatan dini dan pengetahuan masyarakat.[18]

---

[17] Indonesia, *Undang-Undang tentang Keterbukaan Informasi Publik*, UU No.14 Tahun 2008, Ps.65 (3).

[18] Mujahidin dan Lalu AH.Mad Murdhani, *Anticipatory Governance dalam Manajemen Kebencanaan: Transformasi Pemerintah Daerah Kabupaten Lombok Tengah dari Respons Darurat Menuju Tindakan Pra-Bencana*, Jurnal Perlindungan Masyarakat Bestuur Praesidium, Vol.2, No.1 (Maret 2025), p.65.

Dalam pembangunan Underpass H.M. Yamin Medan, pendekatan ini penting agar pemerintah dapat memperkirakan dampak pembangunan sejak awal dengan dasar dan indikator yang jelas. *Anticipatory Governance* dapat dianalisis melalui empat indikator utama, yaitu *foresight* (antisipasi atau pandangan ke depan), *networked engagement* (keterlibatan atau jejaring partisipasi), *integration* (integrasi atau penyatuan kebijakan) dan *feedback* (umpan balik atau evaluasi).[19] Konsep ini sejalan dengan *good governance* yang menekankan efektivitas, efisiensi, keadilan dan responsivitas pemerintah dalam memenuhi kebutuhan masyarakat serta mengendalikan risiko pembangunan.[20]

Sejalan dengan konsep *Anticipatory Governance*, *foresight* bertujuan untuk meningkatkan kapasitas pembuat kebijakan dalam mengantisipasi dan mempersiapkan diri menghadapi berbagai tantangan di masa mendatang, sekaligus memperkuat ketahanan sistem atau *systemic resilience* dalam merespons beragam kemungkinan dan ketidakpastian.[21] Dalam pandangan masyarakat, aspek *foresight* dalam pembangunan Underpass H.M. Yamin belum terlaksana secara optimal sejalan dengan informasi dari informan kunci yang menyatakan dampak pascapembangunan, seperti banjir dan genangan air yang kadang masih terjadi, kemacetan pada jam operasional kereta api, terganggunya akses jalan, serta perubahan lokasi dan aktivitas usaha masyarakat sekitar. Berbanding terbalik dengan pernyataan informan pendukung di mana terdapat 50% masyarakat merasa kemacetan berkurang, 42,9% masyarakat tidak merasakan adanya perubahan dan 7,1% lainnya merasakan kemacetan semakin parah. Sebanyak 50,0% informan mendukung merasa menilai kondisi lingkungan *underpass* cukup baik, 44,6% menilai kondisi lingkungan baik dan hanya 5,4% yang menilai kondisi lingkungan buruk.

---

[19] Louis Tanguay, dkk., *Opportunities for and Barriers to Anticipatory Governance of Two Lake Social-Ecological Systems in Germany and Canada*, People and Nature, Vol.5, No 3 (April 2023), p.913-914.

[20] Asep Hidayat dan M. Irvanda, *Optimalisasi Penyusunan dan Pembuatan Laporan untuk Mewujudkan Good Governance*, Jurnal Ilmiah Hospitality, Vol.11, No.1 (Juni 2022), p.282.

[21] Gaby Umbach, *Futures in EU Governance: Anticipatory Governance, Strategic Foresight and EU Better Regulation*, European Law Journal, Vol.30, No.3 (September 2024), p.410.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa upaya antisipasi terhadap potensi risiko dan kerentanan masyarakat belum sepenuhnya diperhatikan untuk masyarakat sekitar *Underpass*, terutama dalam keterbukaan informasi, identifikasi kebutuhan dan penyampaian informasi mengenai risiko pembangunan. Sebaliknya, pernyataan informan pendukung menunjukkan bahwa upaya antisipasi pemerintah terhadap pembangunan Underpass H.M. Yamin telah dilakukan, khususnya dalam mengatur kelancaran dan mobilitas lalu lintas.

Anticipatory governance juga menempatkan pengetahuan dan partisipasi masyarakat sebagai bagian dari upaya mengantisipasi risiko. Hal ini juga sejalan dengan Pasal 65 ayat (1) dan (2) UU PPLH mengenai hak memperoleh informasi, berpartisipasi dan mendapatkan keadilan dalam upaya mewujudkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta ruang bagi masyarakat untuk menyampaikan pendapat atau penolakan terhadap kegiatan yang berpotensi merugikan lingkungan.[22] Pasal 11 UU KIP turut mengatur kewajiban pemerintah untuk menyediakan informasi terkait keputusan, kebijakan dan dokumen yang menjadi dasar pelaksanaan kegiatan pemerintahan.[23] Informasi dari informan kunci menunjukkan bahwa akses informasi dan kesempatan masyarakat untuk terlibat sejak tahap perencanaan masih terbatas sebab tidak pernah menerima sosialisasi secara resmi terkait rencana pembangunan Underpass H.M. Yamin. Informasi mengenai pembangunan hanya diperoleh sebagian masyarakat melalui kabar dari lingkungan sekitar, bahkan ada yang baru mengetahuinya setelah pembangunan selesai. Namun, berbanding terbalik dengan informan pendukung yang sebagian besar menyatakan adanya sosialiasi yang dilakukan oleh pemerintah akan tetapi, melalui informasi dari informan pendukung tidak dapat dipastikan bahwa masyarakat diberikan ruang untuk menyampaikan aspirasi atau pendapat terkait pembangunan *Underpass*.

[22] Indonesia, *Undang-Undang tentang Keterbukaan Informasi Publik*, UU No.14 Tahun 2008, Ps.65 (1) dan (2).
[23] *Ibid*., Ps.11.

Integrasi merupakan upaya membangun ruang kolaborasi melalui penelitian maupun pelatihan yang memungkinkan terjadinya pertukaran pengetahuan secara substantif antara berbagai kelompok keilmuan yang berbeda (*two cultures*).[24] Melalui *anticipatory governance*, Integrasi bertujuan mengembangkan kapasitas reflektif dalam jangka panjang melalui penyatuan berbagai perspektif yang saling melengkapi, sehingga setiap pihak dapat berbagi informasi, memperkaya pemahaman dan menjadi bahan pertimbangan satu sama lain dalam proses pengambilan keputusan.[25] Dalam pembangunan Underpass H.M. Yamin, aspek integrasi tercermin dari bagaimana pengetahuan dan pengalaman masyarakat terkait kondisi lingkungan sekitar dipertimbangkan dalam proses perencanaan. Masyarakat yang telah beraktivitas di kawasan tersebut sebelum pembangunan memiliki pemahaman mengenai kondisi jalan, drainase, kegiatan perdagangan, hingga potensi permasalahan lingkungan. Namun, sebagian besar informan kunci menyatakan tidak pernah menerima sosialisasi resmi sebelum pembangunan dilaksanakan. Hal ini mengindikasikan bahwa proses pertukaran informasi dan penyatuan pengetahuan antara pemerintah dan masyarakat sekitar belum berjalan secara optimal. Sama halnya dengan informan pendukung yang sebagian besar menyatakan adanya sosialisasi tetapi tidak dapat dipastikan adanya pemberian ruang kepada masyarakat untuk berpendapat sehingga tidak dapat diindikasikan adanya proses pertukaran informasi antara masyarakat secara keseluruhan dan pemerintah.

Pembangunan Underpass H.M. Yamin yang masih menimbulkan sejumlah persoalan di antaranya yaitu genangan air, kemacetan, terganggunya akses jalan, serta perubahan aktivitas ekonomi masyarakat menunjukkan pentingnya pelaksanaan evaluasi secara berkelanjutan untuk mengetahui sejauh mana pembangunan berjalan efektif sekaligus mengidentifikasi permasalahan yang belum terselesaikan.

[24] David H. Guston, *Understanding 'Anticipatory Governance*, Social Studies of Science, Vol.44, No.2 (April 2014), p.218.
[25] *Ibid*., p.226.

Evaluasi kebijakan bertujuan untuk memastikan akuntabilitas pembuat kebijakan dan birokrat sekaligus mendorong pembelajaran bagi para pemangku kepentingan melalui pemanfaatan hasil evaluasi sebagai dasar pembaruan pemahaman dan penilaian terhadap kebijakan berdasarkan bukti yang ada.[26] Hasil evaluasi tersebut selanjutnya dapat dijadikan dasar dalam merumuskan langkah perbaikan dan penyesuaian kebijakan pada masa mendatang.

Analisis penerapan *anticipatory governance* dalam pembangunan Underpass H.M. Yamin pada penelitian ini berfokus pada sudut pandang masyarakat berdasarkan hasil wawancara dengan para narasumber. Keterbatasan akses terhadap informasi pemerintah menyebabkan penelitian ini belum mampu menjelaskan secara keseluruhan proses perencanaan, koordinasi, pengambilan keputusan dan evaluasi pembangunan. Pembahasan ini tidak dapat langsung menunjukkan bahwa pemerintah gagal menerapkan prinsip *anticipatory governance*, melainkan menggambarkan pengalaman dan penilaian masyarakat terhadap proses pembangunan serta dampak yang mereka rasakan. Hasil pembahasan ini perlu dipahami sebagai evaluasi berdasarkan persepsi serta pengalaman masyarakat dan bukan sebagai penilaian menyeluruh terhadap seluruh proses penyelenggaraan pemerintahan.

C. PENUTUP

Pembangunan Underpass H.M. Yamin berdampak terhadap kehidupan sosial dan kondisi lingkungan masyarakat di sekitarnya. Menurut Informan Pendukung, Infrastruktur ini dinilai memberikan manfaat dalam menunjang kelancaran arus lalu lintas. Namun, menurut Informan Kunci pelaksanaannya masih terdapat sejumlah kondisi yang dirasakan masyarakat, seperti kemacetan pada jam tertentu, genangan air yang berkaitan dengan kapasitas drainase, kemacetan pada waktu-waktu tertentu, kebisingan akibat balap liar, serta perubahan akses serta aktivitas perekonomian. Pemerintah telah melakukan beberapa langkah penanganan,

[26] Laura De Vito dan Gaia Taffoni, *Strategic Foresight and Policy Evaluation: Insights for an Integrated Approach*, European Journal of Risk Regulation, Vol.14, No.4 (Desember 2023), p.801.

diantaranya penyedotan air dan pembersihan saluran drainase untuk menghindari genangan air dan kerusakan lingkungan namun tidak menutupi permasalahan lingkungan yang masih dijumpai oleh masyarakat. Dengan demikian, pembangunan ini menunjukkan adanya manfaat yang diperoleh sekaligus tantangan lingkungan dan sosial yang menyertai keberadaan *underpass*.

Ditinjau dari keterlibatan masyarakat, sebagian besar Informan Kunci menyatakan tidak pernah menerima sosialisasi resmi dari pemerintah sebelum pembangunan dimulai. Informasi mengenai proyek tersebut sebagian diperoleh melalui komunikasi informal, sementara beberapa Informan Kunci lainnya baru mengetahui pembangunan setelah proyek selesai. Namun, sebagian besar Informan Pendukung menyatakan bahwa ada sosialisasi yang dilakukan pemerintah tetapi tidak dapat dipastikan jika pemerintah memberikan ruang bagi masyarakat untuk memberikan aspirasi terkait pembangunan *Underpass*. Apabila dianalisis menggunakan teori *The Ladder of Participation* oleh Arnstein, kondisi tersebut menunjukkan kecenderungan karakteristik *Non-Participation*, terutama dalam aspek penyampaian informasi. Penilaian ini ditempatkan sesuai dengan cakupan penelitian, yaitu berdasarkan keterangan Informan Kunci dan Informan Pendukung, sehingga tidak dapat dijadikan gambaran menyeluruh mengenai seluruh bentuk partisipasi dalam proses pembangunan.

Analisis berdasarkan kepada empat indikator *Anticipatory Governance*, meliputi *foresight, networked engagement, integration* dan *feedback*, memperlihatkan adanya langkah antisipasi dan penanganan yang menyertai pembangunan Underpass H.M. Yamin. Bentuk langkah tersebut antara lain dapat dilihat dari pengaturan lalu lintas dan mobilitas serta penanganan genangan air dan persoalan lingkungan lainnya. Pada saat yang sama, hasil penelitian mengenai pengalaman masyarakat dalam memperoleh informasi dan berbagai persoalan yang masih dijumpai memberikan gambaran mengenai aspek-aspek yang dapat diperhatikan dalam penerapan tata kelola antisipatif. Maka dapat disimpulkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan pembangunan tidak hanya berkaitan dengan manfaat infrastruktur, akan tetapi juga mencakup proses antisipasi dan penanganan berbagai kondisi yang muncul. Aspek identifikasi risiko,

komunikasi antara pemerintah dan masyarakat, koordinasi, serta evaluasi berkelanjutan yang dapat menjadi bahan pertimbangan dalam penyusunan langkah perbaikan serta penyesuaian kebijakan di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

Publikasi

Arbayah, Siti dan Suparti, Heni. *Tingkat Partisipasi Masyarakat dalam Musyawarah Perencanaan Pembangunan di Desa Maburai Kecamatan Murung Pudak Kabupaten Tabalong*. Jurnal PubBis. Vol.6. No.1 (Maret 2022).

Azhara, Melisa Ayu dan Mardhatillah, Siti Ruhama. *Partisipasi Publik dalam Penyusunan Dokumen Analisis Dampak Lingkungan Pasca Berlakunya Undang-Undang/Perppu Cipta Kerja*. Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM. Vol.30. No.2 (2023).

De Vito, Laura dan Taffoni, Gaia. *Strategic Foresight and Policy Evaluation: Insights for an Integrated Approach*. European Journal of Risk Regulation. Vol.14. No.4 (Desember 2023).

Edorita, Widia. *Peran Serta Masyarakat terhadap Lingkungan menurut UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*. Jurnal Ilmu Hukum. Vol.4. No.1 (Februari 2014).

Guston, David H. *Understanding 'Anticipatory Governance'*. Social Studies of Science. Vol.44. No.2 (April 2014).

Hidayat, Asep dan Irvanda, M. *Optimalisasi Penyusunan dan Pembuatan Laporan untuk Mewujudkan Good Governance*. Jurnal Ilmiah Hospitality. Vol.11. No.1 (Juni 2022).

Mujahidin dan Murdhani, Lalu AH. Mad. *Anticipatory Governance dalam Manajemen Kebencanaan: Transformasi Pemerintah Daerah Kabupaten Lombok Tengah dari Respons Darurat Menuju Tindakan Pra-Bencana*. Jurnal Perlindungan Masyarakat Bestuur Praesidium. Vol.2. No.1 (Maret 2025).

Nusa, Ranny Apriani dan Annisa, Firda. *Analisis Konsep Arnstein's Ladder of Participation dalam Mega Proyek Ibu Kota Nusantara*. MULTIPLE: Journal of Global and Multidisciplinary. Vol.3. No.3 (Maret 2025).

Saleh, Jemmi, Sam, Muliani dan Nilwana, Andi. *Tingkat Partisipasi Masyarakat dalam Penyusunan RKPD di Kabupaten Sidenreng Rappang Berdasarkan Teori Partisipasi Arnstein*. Jurnal Ekonomi Manajemen Sistem Informasi. Vol.6. No.5 (Juni 2025).

Tanguay, Louis, dkk. *Opportunities for and Barriers to Anticipatory Governance of Two Lake Social-Ecological Systems in Germany and Canada*. People and Nature. Vol.5. No.3 (April 2023).

Umbach, Gaby. *Futures in EU Governance: Anticipatory Governance, Strategic Foresight and EU Better Regulation*. European Law Journal. Vol.30. No.3 (September 2024).

Wijaksono, Sigit. *Pengaruh Lama Tinggal terhadap Tingkat Partisipasi Masyarakat dalam Pengelolaan Lingkungan Permukiman*. ComTech. Vol.4. No.1 (Juni 2013).

Sumber Hukum

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 61. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4846.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059.