

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Penelitian ini menyimpulkan bahwa kebijakan pengendalian emisi karbon dari sektor transportasi di DKI Jakarta mencerminkan praktik nyata dari teori State Environmentalism. Dalam kerangka ini, negara berperan aktif sebagai pengatur, fasilitator, sekaligus penggerak utama dalam merancang kebijakan lingkungan yang merespons tantangan perubahan iklim dan polusi udara secara struktural. Negara tampil sebagai aktor sentral dalam membangun struktur kebijakan yang mengatur relasi antara masyarakat, teknologi, dan lingkungan. Melalui kebijakan uji emisi, insentif kendaraan listrik, serta regulasi pembatasan kendaraan berbasis BBM, negara mengarahkan perubahan perilaku kolektif masyarakat urban menuju pola mobilitas yang lebih berkelanjutan.

Namun, peran negara dalam konteks ini tidak berjalan tanpa hambatan. Resistensi muncul dari berbagai aktor, baik masyarakat, pelaku industri, maupun birokrasi internal. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan emisi karbon adalah arena kontestasi politik yang memerlukan legitimasi sosial, kapasitas teknis, serta strategi komunikasi yang adaptif. Kesuksesan kebijakan emisi karbon sangat bergantung pada bagaimana negara mampu menyinergikan level pusat dan daerah dalam satu kerangka visi ekologis yang selaras. Dalam hal ini, negara tidak cukup hanya menerbitkan regulasi, tetapi juga harus menjamin tersedianya infrastruktur, insentif, dan kapasitas kelembagaan agar kebijakan dapat diimplementasikan secara efektif.

Sektor transportasi menjadi pangung utama dalam politik pengurangan emisi karena besarnya kontribusinya terhadap pencemaran udara perkotaan. Negara dituntut untuk tidak hanya mengatur, tetapi juga memimpin transisi menuju sistem transportasi beremisi rendah melalui integrasi kebijakan publik yang lintas sektor, partisipatif, dan responsif terhadap keadilan sosial.

Dengan demikian, kebijakan emisi karbon di Jakarta merefleksikan dinamika kompleks antara komitmen ekologis negara, resistensi sosial, dan kapasitas birokrasi. Teori State Environmentalism memberikan kerangka yang relevan untuk memahami bagaimana negara menjalankan mandat ekologisnya dalam konteks demokrasi, desentralisasi, dan tekanan global terhadap pengurangan emisi.

4.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan berbagai temuan di lapangan, terdapat sejumlah saran yang dapat diberikan agar kebijakan pengendalian polusi udara dari sektor transportasi di DKI Jakarta dapat lebih efektif ke depannya.

1. Penguatan Koordinasi dan Tata Kelola Multilevel: Pemerintah pusat dan daerah perlu memperkuat koordinasi melalui forum reguler berbasis data yang menyatukan visi dan tindakan dalam pengendalian emisi. Integrasi sistem pemantauan kualitas udara, sinkronisasi regulasi, serta alokasi anggaran yang adil harus menjadi prioritas bersama.
2. Reformasi Kebijakan yang Berkeadilan Sosial: Kebijakan pengendalian emisi harus memperhatikan kondisi sosial-ekonomi masyarakat. Pemerintah perlu menyediakan program transisi bagi pemilik kendaraan lama, memperluas

subsidi kendaraan listrik yang inklusif, dan memastikan akses transportasi publik yang layak dan terjangkau.

3. Peningkatan Kapasitas dan Partisipasi Publik: Diperlukan peningkatan kapasitas teknis birokrasi dan pelaksana kebijakan melalui pelatihan berkelanjutan. Selain itu, edukasi publik dan pelibatan masyarakat sipil harus diperkuat agar kebijakan pengendalian emisi memperoleh legitimasi sosial dan partisipasi aktif dari warga.

4.3 Kelemahan Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan yang perlu dicermati untuk pengembangan studi lebih lanjut. Pertama, penelitian ini hanya berfokus pada DKI Jakarta sebagai studi kasus, sehingga generalisasi temuan ke wilayah lain di Indonesia perlu dilakukan dengan hati-hati mengingat adanya perbedaan konteks sosial, ekonomi, dan kelembagaan antardaerah.

Kedua, data yang digunakan dalam penelitian ini sangat bergantung pada dokumen kebijakan dan wawancara dari beberapa dinas terkait. Meskipun wawancara dilakukan dengan pejabat kunci dari DLH, Dishub, dan Dinkes, ruang lingkup informan masih terbatas dan belum mencakup aktor non-pemerintah seperti LSM, industri, atau masyarakat terdampak secara langsung.

Ketiga, analisis penelitian difokuskan pada dimensi politik kebijakan dan belum secara kuantitatif mengukur efektivitas atau dampak dari kebijakan

pengendalian emisi terhadap kualitas udara. Penelitian ini bersifat kualitatif deskriptif sehingga tidak menyajikan data longitudinal yang dapat menunjukkan perubahan konkret emisi secara statistik. Kelemahan-kelemahan ini tidak mengurangi relevansi dan urgensi isu yang diangkat, namun menjadi catatan penting untuk penyempurnaan riset lanjutan di masa depan.