

# SRTATEGI POLITIK BANJAR ADAT CANGGU MELAWAN MASUKNYA TRANSPORTASI ONLINE DI DAERAH CANGGU

Kadek Alit Dwi Bawa Partika.<sup>1)</sup>, Muh. Ali Azhar<sup>2)</sup>, Piers Andreas Noak<sup>3)</sup>

<sup>1,2,3)</sup>Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Udayana

Email: [alitdwibawa@gmail.com](mailto:alitdwibawa@gmail.com), [aliazhar23mr@yahoo.co.id](mailto:aliazhar23mr@yahoo.co.id)<sup>2</sup>, [piersandreasnoak@unud.ac.id](mailto:piersandreasnoak@unud.ac.id)<sup>2</sup>

## ABSTRACT

*This study described the political strategy of the Banjar Adat and conventional taxi associations in Canggu against online transportation. This study was used explanative research with qualitative methods. The theories used in this study were political strategy theory and institutional theory as well as the concept of political planning and the concept of lobbying and negotiation. The results showed that the strategic process carried out by the Banjar and conventional taxi associations in Canggu was divided into three parts. First, the publication of a customary regulation on the prohibition of online transportation. Second, to lobby members of the Regional House of Representatives from Canggu. Third, held a demonstration demanding the Governor of Bali to issue regulations as law protection. Based on the various strategies that were carried out, the Governor of Bali finally issued Governor Regulation No.2 of 2020 concerning online transportation arrangements.*

**Keywords:** Banjar Adat, Institutional Strategy, Online Transportation.

## 1. PENDAHULUAN

Transportasi selalu mempunyai peran penting dalam kehidupan khususnya dalam sektor perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, dan merupakan inti dari pergerakan ekonomi baik di desa ataupun di kota. Kegiatan dari transportasi yang paling inti dalam bidang ekonomi adalah memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain (*part of destination*), oleh karena itu pengangkut yang membantu dalam sektor tersebut atau yang menghasilkan jasa angkutan atau dengan kata lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya. Manfaat itu saat ini juga telah hampir dirasakan oleh

semua pihak bagi kalangan atas hingga bawah ataupun dari pusat ke daerah (Soegjitna, 1999).

Seiring berkembangnya teknologi terutama internet di era globalisasi ini, ternyata transportasi juga tidak luput terkena imbas positifnya. Kini, transportasi lebih mudah didapatkan melalui aplikasi yang telah terpasang di smartphone konsumen. Khalayak umum menyebutnya dengan ojek online. Namun, adanya transportasi online itu justru menjadi persoalan setelah adanya persaingan antara transportasi online dan transportasi konvensional. (Rudi, 2014).

Di Bali, konflik antara transportasi online dan transportasi konvensional juga terjadi di Canggu. Daerah yang merupakan salah satu daerah yang menjadi pusat pariwisata. Daerah yang terletak di Kuta

Utara Kabupaten Badung tersebut menjadikan jasa transportasi menjadi titik sentral dalam pergerakan para wisatawan. Namun, seringkali masih konflik terjadi antara penyedia jasa transportasi konvensional di Canggu dengan penyedia transportasi online. Penyedia jasa transportasi lokal Canggu menolak penyedia jasa transportasi online yang beroperasi yang dapat merugikan penyedia jasa transportasi lokal Canggu, terkecuali penyedia jasa transportasi online hanya mengantarkan penumpang ke daerah Canggu "drop only". Dengan adanya kejadian ini, di wilayah Canggu, Badung, Bali, warga setempat akhirnya melarang penyedia transportasi tanpa izin tersebut beroperasi dan mengambil penumpang di wilayahnya.

Salah satu agenda utama dibentuknya aturan pelarangan transportasi online tersebut adalah untuk melindungi warga atau generasi muda yang ada di kawasan Canggu agar terhindar dari pengangguran dan memiliki pekerjaan dibidang jasa transportasi. Pelarangan transportasi online di wilayah tersebut dilakukan dalam bentuk memasang baliho bertuliskan larangan transportasi online di setiap sudut di wilayah Canggu. Larangan keras itu mereka berlakukan sebagai langkah proteksi dini dan bentuk otonomi Banjar Canggu.

Aturan pelarangan transportasi online di Canggu melalui pararem Desa Adat bertahan hingga 2020. Sadar pararem tidak bisa menjadi payung hukum yang kuat karena akan terbentur dengan aturan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Pusat, Banjar

Canggu dan kelompok taksi konvensional atas nama CBBT itu melakukan aksi demonstrasi agar ada aturan pelarangan transportasi online yang lebih kuat. Setelah proses panjang tersebut, pada awal tahun 2020 muncul Peraturan Gubernur (Pergub) Bali Nomor 2 Tahun 2020 Tentang Pelayanan Angkutan Pada Pangkalan di Kawasan Tertentu. Melalui pergub tersebut, Pemprov Bali sangat penting untuk mengatur adanya keberadaan dan operasional angkutan online yang selama ini sudah beroperasi di sejumlah kawasan tertentu yakni di kawasan ITDC Nusa Dua, kawasan Bandar Udara Internasional Ngurah Rai, dan sejumlah tempat pariwisata lain yang tersebar di Bali.

Selain itu, Pergub yang dikeluarkan oleh Pemerintah provinsi Bali juga sangat penting untuk mengatur pangkalan transportasi konvensional yang ada di Bali dan merupakan salah satu faktor yang mendukung harmonisnya kegiatan pada kawasan tersebut dengan masyarakat dan desa adat, sekaligus memastikan adanya penanggungjawab ketertiban dan tatanan hubungan sosial yang jelas pada kawasan tersebut. Oleh karena itu, pararem yang dibuat oleh banjar adat Canggu memiliki legitimasi yang kuat berdasarkan peraturan yang dibuat oleh Gubernur Bali.

Dengan adanya pergub tersebut, pararem yang dibuat oleh banjar adat canggu memiliki dasar hukum yang kuat. Namun kesepakatan antara masyarakat dan Banjar yang terjadi sebelumnya menimbulkan pertanyaan mengenai bentuk strategi banjar dalam melakukan

pelarangan transportasi online. Dengan begitu, penelitian yang akan dilakukan ini adalah mengenai strategi Banjar Adat Canggü dengan masyarakat seperti yang akan tertuang dalam rumusan masalah.

Berdasarkan latar belakang diatas, penelitian ini mencoba mengalisa menegnai strategi banjar adat Canggü dalam melakukan pelarangan transportasi online di daerah Canggü.

## 2. KAJIAN PUSTAKA

### Teori Strategi Politik dan Institusional

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan teori strategi politik yang dikemukakan oleh Peter Schröder. Dalam melihat strategi, Peter Schröder, dalam sebuah buku yang berjudul strategi politik, ia menejelaskan bahwa strategi politik itu adalah semua keputusan kondisional mengenai tindakan yang akan dilakukan untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu utamanya dalam politik. Agar bisa menjelaskan itu semua, Peter Schröder juga mengatakan bahwa strategi politik dapat mengacu pada model strtagi yang dijalankan olen Sun Tzu yang meliputi. analisa situasi, evaluasi strategi, perumusan strategi, implementasi strategi, pengendalian strategi (Peter, 2009).

Selain strategi politik,penulis juga menggunakan teori Teori Institusional (*Institusional Theory*) yang dikemukakan oleh Scott. Teori Institusional (*Institusional Theory*) atau teori kelembagaan adalah terbentuknya suatu organisasi karena dipengaruhi oleh adanya tekanan dari pihak luar yang menyebabkan terjadinya institutionalisasi.

Pemikiran yang mendasari teori ini adalah pemikiran yang menjelaskan bahwa untuk bisa bertahan dalam kehidupan, suatu organisasi atau kelomppok harus bisa meyakinkan kepada publik atau masyarakat bahwa organisasi atau kelompok tersebut adalah suatu entitas yang sah (*legitimate*) serta layak untuk didukung (Scott, 2001).

Scott (2001) mengembangkan tiga pilar dalam tatanan sebuah kelembagaan, yaitu regulatif, normatif, dan kognitif. Pilar yang pertama yakni regulatif selalu menitikberatkan pada aturan atau sistem dan melakukan pengaturan sanksi, pilar yang kedua yakni normative adalah pilar yang selalu mengandung hal atau dimensi yang evaluative dan memiliki kewajiban. Terakhir, yakni pilar kognitif adalah melibatkan konsep bersama dan gambaran yang selalu menempatkan pada pemahaman makna. Setiap pilar tersebut tentu sangat memberikan alasan yang berbeda dalam hal legitimasi, baik yang berdasarkan sanksi hukuman, secara kewenangan moral dan dukungan budaya.

Sementara untuk konsep yang digunakan dalam penelitian ini, penulis menggunakan konsep perencanaan politis. Konsep tersebut menjelaskan tentang Perencanaan strategi yang dikatakan ada dua tingkat. Pertama, perencana strategi tentu harus membuat gambaran yang gambling tentang arah yang akan dituju oleh organisasi, alasan dari tujuan tersebut, serta eksistensi dari organisasi tersebut. (*definition atau mission statement*) (Peter, 2009). Selain perencanaan strategi, analisis penilaian dan analisa terhadap lingkungan

eksternal juga penting untuk dilakukan. Analisis itu harus memperhitungkan empat bidang penting yakni faktor ekonomis, sosial, ekologis dan politis.

Konsep lainnya yang juga digunakan penulis adalah konsep Lobi dan Negosiasi. Konsep itu menurut Zorack (1990), lobi akan selalu menjadi bagian dari sistem politik dan legislatif sebuah negara. Ia juga mengatakan bahwa istilah lobi sejatinya setelah banyak diartikan dengan berbagai definisi, tapi pada dasarnya lobi merupakan hak setiap masyarakat atau kelompok yang memiliki kepentingan untuk mengajukan petisi atau protes kepada pemerintah agar bisa memberikan pengaruh pada aturan yang ada. Sedangkan pengertian lobi yang lain adalah upaya yang sangat disengaja agar mempengaruhi keputusan politik dari orang yang membuai kebijakan atas nama organisasi atau kelompok, atau bahkan orang lain.

### **3. METODELOGI PENELITIAN**

Dalam penelitian yang dilakukan oleh penulis ini, penulis menggunakan jenis kualitatif eksplanatif. Penelitian secara eksplanatif menjelaskan suatu alasan atau hubungannya dengan sejumlah hal. Penelitian secara eksplanatif ini kemudian fokus pada pembahasan bagaimana satu hal itu dapat bekerja serta dapat memberikan kontribusi pemahaman hasil (*outcomes*) dengan mengidentifikasi tipe-tipe efek yang berbeda atau konsekuensi yang timbul dari sebuah aturan sampai terjadinya konflik diantara dua kelompok. (Ritchie, 2003: 5).

Unit analisa dalam penelitian adalah strategi banjar adat Canggü dan kelompok taksi konvensional di Canggü dalam rangka melakukan pelarangan transportasi online di Canggü. Penentuan ini setelah didasarkan pada suatu pertimbangan yang sangat objektif yang mengatakan bahwa tolak ukur untuk bisa menemukan bagaimana kepentingan banjar adat Canggü dan taksi konvensional di Canggü untuk melindungi daerah mereka.

Informan juga telah ditentukan oleh penulis untuk bisa menjawab pertanyaan penelitian yang telah penulis ajukan di pendahuluan. Beberapa informan seperti, I Nengah Sudarsa yang merupakan Klian Adat Banjar Canggü, I Made Widana sebagai Ketua Canggü Batu Bolong Transport (CBBT) untuk membantu penulis memahami persoalan dari sudut pandang banjar adat dan kelompok taksi konvensional. Tokoh lainnya yakni I Gede Aryantha, SE, Ak, yakni Anggota DPRD Fraksi Gerindra yang berasal dari Canggü, I Made Suryananda Pramana SE, Anggota DPRD Fraksi PDIP yang berasal dari Canggü, dan juga Drs I Nyoman Sujapa, SPd, M, Pd, H sebagai Bendesa Adat Canggü.

### **4. PEMBAHASAN**

#### **Paguyuban Taksi Konvensional dan Kepentingan Banjar**

Paguyuban taksi konvensional di Banjar Canggü memiliki nama Canggü Batu Bolong Transport (CBBT). Pada awalnya, paguyububan tersebut hanya sebuah perkumpulan taksi konvensional di daerah

pariwisata Cangu yang bergerak tanpa aturan yang jelas, keberadaannya juga masih tanpa aturan yang baku antara para pelaku transportasi yang tergabung dalam CBBT. Namun situasi mulai berubah setelah pada tahun 2014 transportasi online mulai masuk ke daerah Bali. Di tahun yang sama, keberadaan CBBT berubah secara drastis.

Keberadaan Cangu Batu Bolong Transport mulai diakui oleh terbangun secara resmi menjadi sebuah organisasi yang di dalamnya terdapat struktur seperti ketua dan anggota. Terbentuknya organisasi CBBT tersebut langsung dikukuhkan secara resmi pada tanggal 9 September 2014 yang dilakukan oleh Banjar Cangu dengan cara adat. Awal terbentuk secara resmi tersebut, anggota CBBT sendiri masih beranggotaakan 18 orang, terdiri dari sebanyak lima orang anggota inti dan dua belas orang lagi merupakan anggota. Beberapa hari setelah terbentuk organisasi ini juga telah memiliki AD/ART. Kini CBBT telah memiliki anggota 160 orang lebih (Widana, 2020).

Masuknya transportasi online ke Cangu juga memengaruhi penghasilan atau pendapatan pengemudi konvensional atau pengemudi lokal yang semakin hari semakin menurun. Jika sebelumnya mereka dapat mengangkut penumpang bisa mencapai enam sampai dengan tujuh orang, setelah adanya transportasi online masuk mereka hanya bisa mengangkut penumpang setengah dari yang biasanya. Itulah alasan kenapa kelompok taksi konvensional mendesak agar ada aturan pelarangan transportasi online di Cangu.

Masuknya transportasi online di Cangu sebenarnya sudah menjadi persoalan sejak awal, termasuk dengan transportasi konvensional yang menentang adanya harga yang berbeda dan sangat mencolok. Para pengemudi taksi konvensional di Cangu selalu memberikan iuran kepada desa adat sebesar Rp 500.000,00 yang dilakukan hampir setiap bulan. Uang itu kemudian digunakan untuk pembiayaan acara keagamaan di Banjar Adat Cangu, dan itu sangat berbeda jika dibandingkan dengan para pengemudi transportasi online yang sama sekali tidak memberikan sumbangan apapun ke pihak desa.

Dengan situasi yang semacam itu, kontribusi yang diberikan oleh transportasi konvensional ini yang kemudian tidak mau dihilangkan oleh banjar Cangu. Sebab mereka menilai dana Rp 500.000,00 itu bisa digunakan untuk kepentingan bersama tanpa. Jika itu berkurang akibat transportasi konvensional kehilangan pendapatan maksimal karena adanya transportasi online, sejumlah pembangunan dan kepentingan banjar yang memerlukan dana bisa tidak terakomidor dalam perkembangan kedepan.

#### **Diterbitkan Pararem Banjar Adat**

Pararem Banjar Adat Cangu tentang pelarangan transportasi online terbit pada 8 Januari 2017. Pararem yang kemudian tertuang dalam Keputusan Banjar Adat Cangu Nomor. /TNP/BAC/1/2017 Tentang Pelayanan Transportasi Di Wilayah Banjar Adat Cangu ditandatangani langsung oleh

sejumlah pihak terkait seperti klian banjar dinas Canggü, klian banjar adat Canggü, bendesa adat Canggü, dan perbekel Desa Canggü. Dasar pertimbangan yang mereka gunakan adalah untuk untuk menciptakan peluang kerja, meningkatkan kesejahteraan hidup Masyarakat Banjar Adat Canggü Serta mewujudkan keamanan dan keyamanan Pelayanan transpotasi Kram Banjar Adat Canggü Berkepentingan membentuk wadah transpotasi lokal yang keanggotaannya berasal dari Banjar Adat Canggü.

Dasar lainnya adalah sesuai dengan awig awig Banjar Adat Canggü setiap pelaksanaan awig awig yang belum tertuang secara terinci dalam palet paletan wajib dibuatkan keputusan ( perarem ) sebagai pedoman untuk di indah kan dan di taati . Selain dasar itu dasar lain yang digunakan adalah UU No. 6 2014 tentang Desa 2.Awig -awig Desa Adat Canggü Tahun 2001 3.AwigAwig Banjar Adat Canggü Tahun 2011. Dasar dan pertimbangan itulah yang kemudian digunakan oleh Banjar Canggü sebagai strategi pertama dalam melakukan pelarangan transportasi online (Sudarsa, 2020).

### **Lobi dengan Anggota DPRD**

Strategi pelarangan transportasi online melalui pararem banjar adat di Desa Canggü sejatinya berjalan cukup efektif saat awal-awal di berlakukan. Namun, sepanjang tahun 2017 saat pararem tersebut mulai diberlakukan di tahun pertamanya, sejumlah konflik antara transportasi online dan kelompok

transportasi konvensional di Canggü seringkali terlibat konflik hingga berujung kekerasan. Setelah terjadinya sejumlah konflik yang sering terjadi di Canggü, banjar adat Canggü mulai melakukan strategi lain untuk memperkuat larangan transportasi online di Canggü. Salah satunya dengan cara melakukan lobi dengan dua orang anggota DPRD Kabupaten Badung yang berasal dari Canggü. Lobi tersebut dalam rangka meloloskan aturan yang lebih legal.

Di tahun 2018, dua nama yang sering kali menjadi perbincangan di Canggü mulai hadir menyapa masyarakat untuk membantu mencari solusi dari persoalan yang ada. Dua nama yakni I Made Suryananda Pramana dan I Gede Aryantha. Saat itu, dua orang ini merupakan calon legislatif yang akan bersaing pada hajatan pemilihan legislative tahun 2019. Persoalan persaingan antara transportasi lokal dan transportasi online di Canggü menjadi isu utama yang dibawa oleh kedua calon tersebut. Selain visi misinya, kedua kandidat tersebut juga sangat sering memanfaatkan kondisi untuk memberikan isu atau janji kepada banjar dan kelompok taksi konvensional di Canggü. Salah satunya adalah janji untuk membawa aspirasi banjar Canggü dan paguyuban taksi konvensional agar pelarangan transportasi online di bisa ada payung hukum yang kuat

Dalam proses ini proses lobi-lobi antara masyarakat dan kedua calon legislative tersebut terjadi, dengan janji yang telah ditawarkan oleh kedua calon tersebut, masyarakat banjar canggü dan seluruh anggota paguyuban taksi

konevensioanl di Cangu bersepakat untuk memberikan suara mereka pada kedua orang tersebut saat pemilihan legislatif tahun 2019. Setelah proses panjang itu, kedua orang itu akhirnya terpilih menjadi anggota DPRD Kabupaten Badung 2019-2024.

Aspirasi-aspirasi dari masyarakat banjar cangu dan keompok taksi konvensional di Cangu terus menguat ketika dua orang tersebut duduk di Kursi DPRD Kabupaten Badung, aspirasi tentang pelarangan transportasi online di Cangu agar ada payung hukum yang kuat harus disampaikan oleh masyarakat kepada kedua anggota DPRD dari Desa Cangu. Alhasil transaksi politik yang dilakukan dari sejak awal sebelum mereka perjuangkan untuk membantu menyampaikan perlunya payung hukum tentang larangan transportasi online.

### **Aksi Demonstrasi**

Paguyuban taksi konvensional di Cangu yang bernama Cangu Batu Bolong Transport (CBBT) tergabung dalam sebuah organisasi bersama dengan paguyuban taksi konvensional lainnya di sejumlah daerah pariwisata lain di Bali. Organisasi itu bernama Bali Transport Bersatu (BTB) (Widana, 2020)

Tujuan mereka bersama adalah, menolak adanya transportasi online di tempat masing-masing. CBBT sendiri jelas tak ingin melewatkan momen itu sebagai momentum menolak adanya transportasi online di Cangu. Organisasi tersebut seringkali melancarkan aksi demonstrasi menolak adanya transportasi online di Bali,

CBBT jelas menjadi bagian penting dalam gerakan ini, pasalnya dari berbagai daerah yang menolak transportasi online, Cangu merupakan salah satu daerah yang pertama melakukan penolakan tersebut.

Cangu Batu Bolong Transport menjadi salah satu paguyuban yang ambil bagian penting dari aksi dalam rangka menolak transportasi online. Dalam aksi mereka seringkali melakukan di rumah jabatan Gubernur Bali guna mempertegas agar tidak ada taksi online di Bali. Terlebih para driver konvensional di Bali telah mempunyai pangkalan tersendiri, sehingga tidak ada perebutan lahan. Bahkan ketua CBBT menilai sebagian besar taksi online, driver-nya tidak berasal dari Bali. CBBT sendiri mengapresiasi langkah yang dilakukan oleh Gubernur Bali untuk menerbitkan aturan tentang Peraturan Gubernur (Pergub) agar adanya titik terang bagi taksi konvensional di Bali. Menurutnya, mereka Pergub tersebut keberadaan taksi online hanya diberikan kepada masyarakat Bali, dengan syarat bisa berbahasa Bali, berpakaian adat Bali dan mengetahui norma-norma di Bali. Selain itu, dengan Pergub itu juga akan disetop taksi online di berbagai destinasi wisata yang ada di Bali, seperti Nusa Dua, Kuta, Ubud, Canggi, Tanah Lot, Pecatu, Sanur, Unggasan, Tampak Siring, Jimbaran dan sebagainya.

### **Terbitnya Peraturan Gubernur**

Setelah sejumlah rentetan peristiwa yang telah dijelaskan oleh penulis di sub bab berikutnya, Pemerintah Provinsi Bali melalui Gubernur Bali akhirnya menerbitkan

Peraturan Gubernur Bali Nomor 2 Tahun 2020 Tentang Pelayanan Angkutan Pada Pangkalan di Kawasan Tertentu. Peraturan Gubernur tersebut diterbitkan dalam rangka mengatur adanya pangkalan angkutan yang sebelumnya sudah beroperasi di sejumlah kawasan seperti ITDC Nusa Dua, Bandar Udara Ngurai Rai Bali, dan sejumlah kawasan pariwisata lainnya di Bali. Tentu tujuan dari peraturan Gubernur tersebut dalam rangka melindungi transportasi lokal atau konvensional yang ada di Bali.

Tujuan utama dari Pemerintah Provinsi Bali tentu sangat paham akan potensi konflik yang sering terjadi antara taksi konvensional dan taksi online, dengan peraturan gubernur yang telah dikeluarkan itu tentu untuk mencegah konflik terjadi lagi di masa yang akan datang. Peraturan Gubernur itu juga akan menjadi pedoman bagi pemerintah provinsi Bali untuk dijadikan pedoman bagi pemerintah setempat pengawasan, pembinaan dan pengendalian dengan cara melibatkan masyarakat luas dalam aturan pengaturan transportasi konvensional di Bali

Dalam Pergub tersebut, Pangkalan taksi konvensional dijelaskan bahwa dapat dikelola oleh otoritas seperti Bandar Udara ataupun pelabuhan. Badan pengelola pariwisata juga diperkenankan untuk melakukan kerjasama dengan taksi konvensional. Kendaraan yang digunakan dalam pangkalan tertentu, tentu harus memiliki dan menjalankan perizinan angkutan yang sesuai dengan aturan yang berlaku.

Sementara itu, pengemudi angkutan yang menempati pangkalan di kawasan pariwisata wajib punya sertifikat pengemudi khusus angkutan pariwisata dari Bali, yang di dalamnya harus ada kualifikasi seperti sehat jasmani dan rohani serta memiliki kemampuan bahasa lokal ataupun internasional. Bagi pangkalan yang kemudian hari ditemukan melanggar, maka sangki berupa pencabutan izin akan dilakukan oleh pemerintah provinsi Bali atau pemerintah setempat.

### **Analisis Hasil Temuan Dengan Landasan Teori**

Dalam bagian ini, penulis telah menggaris bawahi hasil lapangan dengan teori yang dipilih oleh penulis, jika kita perhatikan arti strategi politik menurut Schroder yang berpendapat bahwa pengertian strategi adalah cara untuk mendapat kemenangan atau pencapaian tujuan, maka apa yang dilakukan oleh Banjar Adat Canggü dan paguyuban taksi konvensional di Canggü sanga erat kaitannya dengan teori yang sudah ada. Sejumlah strategi yang digunakan oleh Banjar Adat Canggü dan paguyuban taksi konvensional disana seperti menerbitkan pararem adat atas dasar kepentingan bersama, melakukan lobi politik ke para anggota dewan, hingga melancarkan aksi demonstrasi sudah sangat jelas tertuang dalam pandangan Schroder. Sementara itu, teori institusional juga sangat erat kaitannya dengan peranan lembaga pemerintah seperti anggota DPRD dan Gubernur Bali dalam menerbitkan aturan pelarangan transportasi online.



Sementara untuk konsep perencanaan politik tentu sangat erat kaitannya dengan proses strategi yang dilakukan oleh Banjar Adat Canggü dan kelompok taksi konvensional di Canggü dalam memperjuangkan aturan pelarangan transportasi online. Sedangkan konsep lobi dan negosiasi digunakan oleh banjar adat Canggü dalam rangka melakukan lobi kepada lembaga pemerintah atau pihak lain yang bekepentingan.

## 5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil temuan yang dijelaskan di pembahasan, aturan pelarangan transportasi online di Banjar Canggü sejatinya tidak muncul begitu saja, berbagai faktor muncul sebagai penyebab kenapa aturan pelarangan transportasi online di Canggü harus dilakukan. Salah satu yang paling mengemuka adalah sebagai perlindungan bagi masyarakat sekitar agar terhindar dari pengangguran.

Demi menciptakan aturan pelarangan transportasi online di Canggü Banjar Adat Canggü dan paguyuban taksi konvensional di Canggü melakukan strategi berupa, Pertama menerbitkan pararem adat yang disepakati bersama. Kedua melakukan lobi ke sejumlah anggota dewan agar aspirasi mereka disampaikan ke pemerintah daerah, dan ketiga melakukan aksi demonstrasi untuk mendesak Gubernur mengeluarkan aturan pelarangan.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

### BUKU:

Abdul, (1998), Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung: Citra Aditya Bakti,

Edgett, R. (2002). Toward an ethical framework for advocacy in public relations. *Journal of Public Relations Research*.

Soegjitna (1995) , Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang, Jakarta: Rineka Cipta

Rahardjo (2010), Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi, Yogyakarta: Graha Ilmu.

Rudi (2014), Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi, Yogyakarta: Deepublish.

Peter, (2009), Strategi Politik edisi Revisi untuk pemilu 2013, Friedrich Naumann Stiftung Fur die Freiheit, Indonesia.

Scott, (2001), Institutions and Organizations. Thousand Oaks, CA: Sage

Zorack, J. (1990). The lobbying handbook. Washington, DC: Professional Lobbying and Consulting Center

### JURNAL:

Mahargiono, (2017) Kontroversi transportasi online sebagai dasar membenahan fasilitas layanan

penumpang bagi pelaku bisnis transportasi di Surabaya. Universitas Airlangga.

Sevilla (2016), Analisis dampak ojek online terhadap pangkalan ojek konvensional griya Pasteur. Universitas Negeri Sebelas Maret.

Wardiman. (2016) Dampak keberadaan transportasi online (Gojek) terhadap transportasi angkutan umum lainnya di Kota Makassar. Univeritas Islam Negeri Alauddin Makassar.

#### **Dokumen UU**

Peraturan Bupati Badung No. 7 Tahun 2005 tentang *objek wisata dan daya tarik wisata di Kabupaten Badung*,

Peraturan Gubernur (Pergub) Bali Nomor 2 Tahun 2020 Tentang Pelayanan Angkutan Pada Pangkalan di Kawasan Tertentu.