

## Bentuk Ketersediaan Ojek Konvensional Sebagai Transportasi Umum Informal Sekitar Kawasan Wisata-Bioregionalisme Tawangmangu Kabupaten Karanganyar

Arif Darmawan<sup>1\*</sup>, Imam Bashra Baidillah<sup>2</sup>, Yasmin Fida Az Zahra<sup>3</sup>

<sup>1, 2, 3)</sup> Mahasiswa Program Sarjana, Fakultas Geografi Universitas Muhammadiyah Surakarta  
Email: arrifdarmawan@gmail.com

---

### Abstrak

**Keywords:**  
Bentuk  
Ketersediaan;  
Ojek  
Konvensional; Bioregionalisme.

*Kehadiran alat transportasi umum informal (tidak resmi) yang merupakan terjemahan dalam istilah transportasi disebut paratransit, ojek sepeda motor konvensional sebagai salah satu jenis alat transportasi umum informal dapat ditemui di berbagai wilayah tak terkecuali Kelurahan Tawangmangu yang merupakan kawasan wisata berbasis bioregionalisme. Kehadiran ojek sepeda motor konvensional pada kawasan ini memperlihatkan adanya kebutuhan transportasi dengan bentuk ketersediaan pelayanan jenis tersebut. Terlebih kawasan wisata yang berbasis bioregionalisme (lingkungan wilayah) memiliki karakteristik medan tersendiri di dibandingkan wisata pada umumnya. Berangkat dari hal inilah dirasa perlu untuk mengetahui bentuk ketersediaan dari alat transportasi informal (ojek konvensional) sehingga nantinya mampu digunakan sebagai salah satu dasar kebijakan dalam mengelola pelayanan transportasi angkutan umum penumpang khususnya pada kawasan wisata berbasis bioregionalism. Dalam proses penelitiannya pada langkah pengumpulan data digunakan kuisisioner yang dipandu oleh surveyor melakukan wawancara face to face. Penarikan sampel dipergunakan metode Non Probability Sampling dalam hal ini memiliki 4 jenis antara lain Acidental Sampling, Purposif Sampling, Quota Sampling, dan Snowbool Sampling, yang digunakan pada kuliah kerja lapangan kali ini adalah Acidental Sampling (penarikan sampel secara kebetulan). Analisis data digunakan metode Analisis Deskriptif Kuantitatif yaitu untuk mendapatkan gambaran mengenai karakteristik operasional ojek di Kelurahan Tawangmangu berdasarkan data kuantitatif. Hasil penelitian terhadap 4 pangkalan ojek dalam satu kelurahan Tawangmangu, dengan 50 operatornya yang beroperasi tetap di kelurahan Tawangmangu dapat disimpulkan bahwa keberadaan ojek sepeda motor di Kecamatan Tawangmangu menunjukkan adanya kebutuhan (demand) angkutan umum dengan karakteristik operasional pelayanan seperti yang dimiliki ojek konvensional saat ini yaitu cepat, dapat melakukan pelayanan diluar batas wilayah Kelurahan serta waktu operasional pelayanan fleksibel. Selain itu pekerjaan sebagai operator ojek konvensional adalah salah satu bentuk pekerjaan informal yang dapat membantu masyarakat dalam mencukupi kebutuhan hidup sekaligus menjadi upaya mendukung pembangunan berkelanjutan.*

---

## 1. PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Berangkat dari asumsi ojek merupakan sepeda atau sepeda motor yang diojukkan (ditambangkan) dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya untuk

memperoleh (tambahan) nafkah (Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, 1989). Ojek menjadilah satu varian moda paratransit yang beroperasi di berbagai wilayah, dalam hal ini nusantara. Istilah paratransit berkembang pada kalangan pengamat dan perencana transportasi untuk mengidentifikasi kendaraan penumpang kecil yang beroperasisecara tidak resmi dengan menarik *cost* (biaya), dan mampu melayani berbagai tujuan lokasi atau tempat sebagai alternatif pelayanan angkutan umum lainnya. Paratransit beroperasi dalam lingkungan waktu peubah – ruang tetap (*jitney*), atau ruang peubah-waktu tetap (minibus-patungan/mobil patungan) atau peubah – waktu beragam (taksi, tumpangan – panggilan termasuk ojek didalamnya). Sistem paratransit mampu menawarkan (1) layanan pintu ke pintu perseorangan, (2) layanan patungan dengan rute yang ditentukan oleh penumpang masing-masing atau (3) layanan biasa di sepanjang rute yang ditentukan, dalam hal tertentu serupa dengan bus (Khisty dan Lall, 2005).

Terdapat bermacam-macam alat transportasi informal di Indonesia, antara lain becak, ojek (*motorcycle taxis*), bajaj, bemo, mikrolet dan minibus. Transportasi tidak resmi (informal) sangat populer di negara-negara miskin di dunia Hubungan yang bertolak belakang dengan kemakmuran inilah yang membuat para penguasa (pemerintah) berusaha untuk melarang keberadaan transportasi informal ini dengan harapan dapat meraih kesan yang dianggap modern (Cervero dan Golub, 2007).

Ojek sepeda motor menjadi salah satu jenis pelayanan angkutan yang efektif karena dapat digunakan setiap waktu, wilayah pelayanan yang cukup luas dan biaya yang relatif murah. Ojek juga menjadi angkutan utama bagi mereka yang tinggal di pinggir kota atau di wilayah pedesaan yang belum terlayani trayek angkutan umum. Oleh karena itu ojek sepeda motor dapat dikatakan sebagai alat transportasi yang sangat tanggap terhadap kebutuhan konsumen (*demandresponsive*) yang mengisi kekosongan transportasi formal. Selain itu ojek sepeda motor juga berfungsi sebagai kendaraan pengumpan bagi kendaraan umum lainnya dan didukung ukurannya kecil dan sederhana ojek sepedamotor dapat lebih mencapai daerah-daerah yang prasarana jalannya sulit ditempuh jenis alat transportasi formal lain dengan pelayanan dari pintu ke pintu (Dewi Handayani, 2009).

Keberadaan angkutan informal ojek sepeda motor ini memperlihatkan adanya *demand*(kebutuhan) masyarakat akan pelayanan transportasi yang belum dapat disediakan oleh pemerintah dengan sifat pelayanan seperti ojek sepeda motor serta beberapa unsur yang mampu mendukung dalam pembangunan kawasan wisata berkelanjutan maka perlu adanya model transportasi yang meng-akomodir masyarakat berkelanjutan terlebih dahulu yang didasarkan pada bioregionalisme, yang pada dasarnya ingin memperlihatkan secara konkret pelaksanaan paradigma pembangunan berkelanjutan berupa sebuah masyarakat yang sehat dan maju secara ekonomi, sehat dan maju secara ekologis dan sehat dan maju secara budaya. Masyarakat berkelanjutan seperti itu menata dan membangun seluruh kehidupannya berdasarkan kondisi setempat, kondisi ekologis, habitat di sekitar tempat tinggal yang konkret, termasuk kondisi sosial budayanya. ini sebuah model masyarakat berkelanjutan yang, sekali lagi, dibangun sejalan dengan paradigma sistemik tentang alam semesta sebagai sebuah sistem autopoiesis disipatif.

Oleh karena itu dirasa perlu untuk mengetahui karakteristik dari alat transportasi informal ojek ini terutama dari sisi operasional pelayanannya, sehingga dapat digunakan sebagai salah satu dasarkebijakan dalam mengadakan pelayanan transportasi angkutan umum penumpang yang mendukung pembangunan kawasan wisata berbasis bioregionalisme.

### 1.2. Urgensi dan Rasionalisasi Penelitian

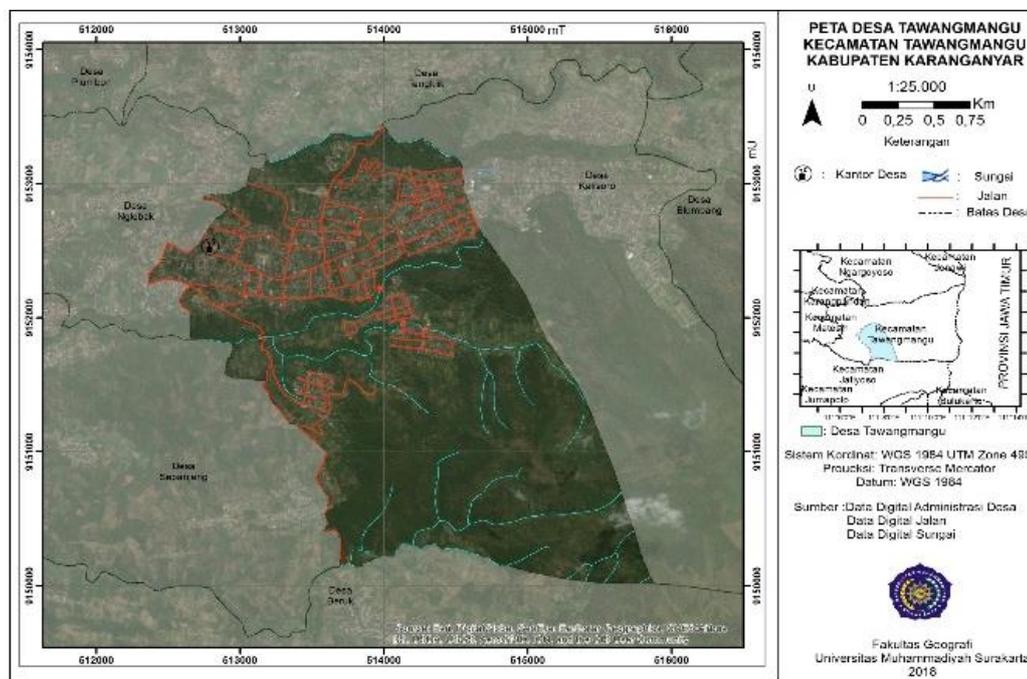
Kondisi dan kesejahteraan hidup manusia tidak dapat di pisahkan dari alam dan lingkungan, pada Era modern secara sepintas menjadi pintu keterbukaan terhadap kemajuan zaman, secara praktisnya dapat di amani. Namun di balik kemajuan zaman, era modern menimbulkan masalah berkepanjangan ketika di kaji lebih jauh ternyata banyak terjadi permasalahan baru yang timbul dalam prosesnya. Akibat dari tegasnya kemajuan zaman mendorong teknologi secara besar-besaran mendominasi alam dan sosial, hal inilah di beberapa wilayah menjadi awal permasalahan ketika beberapa praktik tidak dibarengi dengan upaya-upaya mempertimbangkan segala aspek dengan mendonstruksi kebijakan yang diambil, sering kali permasalahan dan konflik yang timbul berasal dari isu-isu ekologi yang tersebar sepanjang nusantara. Lewat penelitian ini menjadi salah satu langkah awal yang solutif secara mendasar mengakomodir pemberdayaan lingkungan pada kawasan Eko-wisata sebagai penunjang kebutuhan sosial dan ekonomi masyarakat dengan tetap memperhatikan kondisi fisik dan sosial untuk selanjutnya mampu mendukung pembangunan berkelanjutan.

### 1.3. Tujuan Penelitian dan Rencana Pemecahan Masalah

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bentuk ketersediaan dan kebutuhan pelayanan pada kawasan wisata khususnya pada transportasi dengan bentuk pelayanan yang ideal terhadap kondisi fisik dan sosial sebagai langkah solutif untuk meminimalisir konflik-konflik atas ekologi. Dengan mengetahui bentuk ketersediaan dan kebutuhan pelayanan dengan orientasi medan penelitian harapannya mampu menjadi bahan pertimbangan para pengambil kebijakan daerah kedepan.

### 1.4. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

Desa tawangmangu merupakan salah satu dari 9 desa yang berada pada Kecamatan Tawangmangu, terletak antara  $110^{\circ} 22'$  -  $110^{\circ} 50'$  Bujur Timur dan  $7^{\circ} 7'$  -  $7^{\circ} 36'$  Lintang Selatan, dengan ketinggian antara 800 - 2000 meter di atas permukaan laut.



Sumber : Pemetaan data Sekunder

Gambar 1. Peta Administrasi Kelurahan Tawangmangu.

Jarak bentangan Desa Tawangmangu dari Barat – Timur 25 Km sedankandari Utara – Selatan 26 km Terdapat batas – batas Desa Tawangmangu:Sebelah Utara : Desa Tengklik Kecamatan Tawangmangu; Sebelah Timur : Desa Kalisoro Kecamatan Tawangmangu; Sebelah Selatan : Desa Beruk Kecamatan Jatiyoso; Sebelah Barat : Desa Sepanjang Kecamatan Tawangmangu.

### 1.5. Telaah Pustaka

Terdapat 3 (tiga) katagori dasar jenis penggunaan dan operasional angkutan umum yaitu: pribadi (*private*), untuk disewakan (*for hire*) dan angkutan umum atau angkutan bersama. Transportasi angkutan penumpang untuk disewakan, secara formal lebih dikenal dengan sebutan paratransit. Paratransit merupakan pelayanan transportasi yang disediakan oleh operator dan dapat digunakan oleh setiap orang dengan menyetujui suatu kondisi/perjanjian, dengan menyesuaikan keinginan dari pengguna. Moda-moda paratransit dengan rute dan jadwal yang dapat dirubah sesuai pengguna perorangan lebih tertuju sebagai *demand responsive*, berbeda dengan ciri dari transit yang dikenal dengan pelayanan rute dan jadwal yang tetap. Moda paratransit adalah moda-moda yang berada antara transportasi pribadi hingga transit (angkutan umum). Transportasi umum pasti terdiri dari keduanya yaitu transit dan paratransit, selama keduanya dapat digunakan oleh umum. (Vuchic, 1992).

Ojek sepeda motor konvensional sebagai salah satu jenis pelayanan transportasi paratransit yang mampu menyesuaikan suatu kondisi/perjanjian, dalam hal ini di ojek mampu merepresentasikan suatu keadaan yang dinamis serupa dengan kawasan wisata bioregionalisme.

Istilah bioregionalisme sendiri untuk pertama kali digunakan oleh Allen Van Newkirk sekitar awal tahun 1970-an, yang kemudian mendirikan Institut Penelitian Bioregional. Newkirk memahami bioregionalisme sebagai sebuah proses teknis mengidentifikasi "wilayah budaya yang ditafsirkan secara biogeografis." Di dalam batas-batas wilayah budaya ini, manusia memelihara dan menjaga beragam tanaman dan binatang, membantu konservasi dan restorasi ekosistem liar, sambil menggali kembali model-model aktivitas manusia yang selaras dengan kenyataan biologis bentang alam yang ada. Pengertian bioregionalisme kemudian semakin diperjelas oleh Peter Berg dan Raymond Dasmann pada tahun 1977 melalui artikel mereka yang berjudul "Reinhabiting California." Menurut Berg dan Dasmann, prinsip dasar bioregionalisme adalah, pertama, hidup-di-tempat (*living-in-place*). Yaitu hidup mengikuti keniscayaan dan kesenangan yang disajikan oleh sebuah tempat khusus yang khas dan unik di mana setiap orang berada, dan mengembangkan cara-cara untuk memastikan bagaimana setiap orang hidup selamanya di tempat itu. Menurut mereka, sebuah masyarakat yang mempraktikkan "hidup di tempat" selalu akan menjaga keseimbangan daya dukung tempat itu (Dr. A. Sonny Keraf, 2014).

Kawasan wisata berbasis bioregionalisme sebagai salah satu upaya titik balik terhadap pembangunan berkelanjutan pada dimensi wisata, memungkinkan kondisi pada upaya pembangunan wisata dengan tujuan peningkatan ekonomi yang tidak terlepas dari model masyarakat berkelanjutan yang didasarkan pada filsafat bioregionalisme, kita semua berdasarkan untuk kembali menata kehidupan kita (baik secara ekonomi maupun ekologi) secara selaras dan harmonis dengan alam. Dengan model ini dimungkinkan untuk semua makhluk hidup - khususnya manusia - dapat memenuhi kebutuhannya (di bidangnya) secara sejahtera dengan mampu memenuhi kebutuhan-kebutuhan pokoknya secara memadai tetapi bersamaan dengan itu tetap menjaga dan melestarikan alam sekitarnya.

## 2. METODE

### 2.1. Populasi Penelitian

Populasi penelitian adalah keseluruhan orang-orang yang terlibat langsung dalam beroperasinya ojek sepeda motor yaitu operator ojek sepeda motor yang beroperasi tetap di Kota Surakarta. Untuk itu sebagai langkah awal penelitian dilakukan identifikasi lokasi pangkalan dan jumlah operator ojek pada pangkalan tersebut. dari kegiatan tahap ini diperoleh data terdapat 4 pangkalan ojek tetap dengan 50 operator ojek yang beroperasi secara tetap pada pangkalan ojek tersebut

### 2.2. Metode Pengumpulan Data

pengumpulan data digunakan kuisioner yang dipandu oleh surveyor melakukan wawancara *face to face*. Penarikan sampel dipergunakan metode *Non Probability Sampling* dalam hal ini memiliki 4 jenis antara lain *Acidental Sampling*, *Purposif Sampling*, *Quota Sampling*, dan *Snowboool Sampling*, yang digunakan pada kuliah kerja lapangan kali ini adalah *Acidental Sampling* (penarikkan sampel secara kebetulan).

### 2.3. Metode Pengolahan Data

Metode yang digunakan dalam pengolahan data adalah dengan menggunakan metode tabulasi, coding dan editing data yang kemudian di analisis secara sintesis untuk menarik suatu kesimpulan.

### 2.4. Metode Analisis Data

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan analisis deskriptif. Analisis deskriptif adalah analisis untuk memberikan gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antara fenomena yang sedang diselidiki.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 3.1. Karakteristik Wilayah Wisata Tawangmangu

Dari data sekunder BPS kranganyar dalam angka tahun 2016 menunjukkan karakteristik wilayah wtawangmangu yang menunjukkan sebagai kawasan wisata berbasis bioregionalisme, beberapa hasil dalam bentuk tabel ini yang nantinya sebagai alat ukur dalam penelitian ini.

Tabel 1. Ketinggian Wilayah Diatas Permukaan Laut Menurut Kecamatan Di Kabupaten Karanganyar Tahun 2016

No.	Kecamatan	Terendah	Tertinggi	Rata-Rata
1	Jatipuro	500	1.200	770
2	Jatiyoso	800	1.550	950
3	Jumapolo	340	580	470
4	Jumantono	300	600	450
5	Matesih	380	750	450
<b>6</b>	<b>Tawangmangu</b>	<b>800</b>	<b>2.000</b>	<b>1.200</b>
7	Ngargoyoso	750	1.000	880
8	Karangpandan	450	650	500
9	Karanganyar	240	480	320
10	Tasikmadu	120	240	140
11	Jaten	90	105	98
12	Colomadu	130	150	140
13	Gondangrejo	140	170	150
14	Kebakkramat	80	187	95

15	Mojogedang	380	500	403
16	Kerjo	380	520	450
17	Jenawi	410	1.500	750
<b>Kab. Karanganyar</b>		<b>80,00</b>	<b>2.000,00</b>	<b>551</b>

Sumber: Data BPS, Karanganyar Dalam Angka, 2016.

Tabel 1. Tabel ketinggian, menunjukkan Kecamatan Tawangmangu menjadi daerah yang paling tinggi di kabupaten Karanganyar dengan ketinggian terendah 800 Mdpl dan ketinggian tertinggi mencapai 2000 Mdpl. Dengan rata-rata ketinggian 1200 mdpl menunjukkan Kecamatan Tawangmangu sebagai dataran tinggi di kecamatan Tawangmangu, hal ini yang mengakibatkan orientasi medan di kawasan tawangmangu cukup variatif dengan berbagai gugusan pegunungan dan beberapa lembah yang cukup mendominasi kondisi topografi di wilayah ini.

Tabel 2. Luas Wilayah, Luas Tanah Sawah, Luas Tanah Kering Menurut Kecamatan Di Kabupaten Karanganyar Tahun 2016

No	Kecamatan	Luas Wilayah	Tanah Sawah	Tanah Kering
1	Jatipuro	4.036,50	1.510,16	2.525,34
2	Jatiyoso	6.716,49	1.319,05	5.397,44
3	Jumapolo	5.567,02	1.740,81	3.826,21
4	Jumantono	5.355,44	1.603,87	3.751,57
5	Matesih	2.626,63	1.272,02	1.354,61
<b>6</b>	<b>Tawangmangu</b>	<b>7.003,16</b>	<b>711,36</b>	<b>6.291,80</b>
7	Ngargoyoso	6.533,94	690,3	5.843,64
8	Karangpandan	3.411,08	1.491,40	1.919,38
9	Karanganyar	4.302,64	1.788,12	2.513,70
10	Tasikmadu	2.759,73	1.677,03	1.081,78
11	Jaten	2.554,81	1.265,53	1.288,53
12	Colomadu	1.564,17	527,52	1.035,53
13	Gondangrejo	5.679,95	1.073,78	4.605,41
14	Kebakkramat	3.645,63	2.102,19	1.542,80
15	Mojogedang	5.330,90	2.018,82	3.312,08
16	Kerjo	4.682,27	1.129,24	3.553,03
17	Jenawi	5.608,28	538,6	5.069,68
<b>Jml. Th. 2016</b>		<b>77.378,64</b>	<b>22.459,80</b>	<b>54.917,84</b>
<b>Jml. Th. 2015</b>		<b>77.378,64</b>	<b>22.465,11</b>	<b>54.902,73</b>
<b>Jml. Th. 2014</b>		<b>77.378,64</b>	<b>22.474,91</b>	<b>54.899,08</b>
<b>Jml. Th. 2013</b>		<b>77.378,64</b>	<b>22.478,56</b>	<b>54.547,30</b>
<b>Jml. Th. 2012</b>		<b>77.378,64</b>	<b>22.831,34</b>	<b>54.534,38</b>
<b>Jml. Th. 2011</b>		<b>77.378,64</b>	<b>22.844,26</b>	<b>54.522,31</b>

Sumber: Data BPS, Karanganyar Dalam Angka, 2016.

Pada kawasan tawangmangu berdasarkan tabel 2 secara fisik lahannya di pisah menjadi 2 kelas yaitu tanah sawah dan tanah kering dengan total luas wilayah 7.003,16 ha lebih menunjukkan kawasan ini menjadi kawasan terluas di bandingkan kecamatan lainnya di kabupaten tawangmangu. Dari data di atas tanah sawah seluas 711,36 ha dan tanah kering seluas 6.291,80 ha. Tingginya tanah kering di sebabkan oleh beberapa faktor

Tabel 3. Luas Wilayah (ha) Tanah Kering Menurut Penggunaan lahan

No.	Kecamatan	Tanah Kering				Rawa
		Pekarangan/ Bangunan	Tegalan/ Kebun	Padang/ gembala	Tambak/ Kolam	
1	Jatipuro	1.381,92	973,32	60	1	-
2	Jatiyoso	1.245,73	2.906,20	-	-	-
3	Jumapolo	2.123,92	1.589,01	-	0,97	-
4	Jumantono	1.712,71	1.875,14	33,2	0,1	-
5	Matesih	900,06	217,58	-	0,7	-
<b>6</b>	<b>Tawangmangu</b>	<b>631,23</b>	<b>1.316,82</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
7	Ngargoyoso	842,27	1.266,34	16,79	0,5	-
8	Karangpandan	1.219,29	535,26	6,43	1,1	-
9	Karanganyar	1.506,53	563,24	-	-	-
10	Tasikmadu	671,58	73,68	-	4,54	-
11	Jaten	1.081,74	40,67	4,19	-	-
12	Colomadu	901,94	58,05	-	2,7	-
13	Gondangrejo	1.768,94	2.664,89	37,39	-	-
14	Kebakkramat	1.198,55	223,9	1,9	2,67	-
15	Mojogedang	2.060,29	843,23	23,5	9,93	-
16	Kerjo	1.216,60	701,75	21,52	1,17	-
17	Jenawi	750,69	1.987,41	10,75	0,16	-
<b>Jml. Th. 2016</b>		<b>21.213,99</b>	<b>17.836,49</b>	<b>219,67</b>	<b>25,54</b>	<b>0</b>
<b>Jml. Th. 2015</b>		<b>21.197,69</b>	<b>17.847,48</b>	<b>219,67</b>	<b>25,33</b>	<b>0</b>
<b>Jml. Th. 2014</b>		<b>21.171,97</b>	<b>17.863,40</b>	<b>219,67</b>	<b>25,53</b>	<b>0</b>
<b>Jml. Th. 2013</b>		<b>21.140,00</b>	<b>17.891,72</b>	<b>219,67</b>	<b>25,53</b>	<b>0</b>
<b>Jml. Th. 2012</b>		<b>20.761,32</b>	<b>17.918,64</b>	<b>219,67</b>	<b>25,53</b>	<b>0</b>
<b>Jml. Th. 2011</b>		<b>20.732,44</b>	<b>17.937,02</b>	<b>219,67</b>	<b>25,53</b>	<b>0</b>

Sumber: Data BPS, Karanganyar Dalam Angka, 2016.

Tabel 4. Luas Wilayah (ha) Tanah Kering Menurut Penggunaan lahan (lanjutan tabel 3.)

No	Kecamatan	Tanah Kering		
		Hutan Negara	Perkebunan	Lain-Lain
1	Jatipuro	49,51	49,51	59,59
2	Jatiyoso	1.025,00	1.025,00	220,51
3	Jumapolo	-	-	112,31
4	Jumantono	-	-	130,42
5	Matesih	91	91	145,27
<b>6</b>	<b>Tawangmangu</b>	<b>4.187,34</b>	<b>4.187,34</b>	<b>114,27</b>
7	Ngargoyoso	2.775,98	2.775,98	157,08
8	Karangpandan	-	-	116,99
9	Karanganyar	-	-	322,75
10	Tasikmadu	-	-	332,26
11	Jaten	-	-	162,68
12	Colomadu	-	-	69,36
13	Gondangrejo	-	-	134,95
14	Kebakkramat	-	-	116,42
15	Mojogedang	-	-	120,81
16	Kerjo	-	-	216,69
17	Jenawi	1.600,67	1.600,67	108,78
<b>Jml. Th. 2016</b>		<b>9.729,50</b>	<b>3.251,51</b>	<b>2.641,14</b>
<b>Jml. Th. 2015</b>		<b>9.729,50</b>	<b>3.251,51</b>	<b>2.641,14</b>
<b>Jml. Th. 2014</b>		<b>9.729,50</b>	<b>3.251,51</b>	<b>2.641,14</b>
<b>Jml. Th. 2013</b>		<b>9.729,50</b>	<b>3.251,51</b>	<b>2.638,71</b>
<b>Jml. Th. 2012</b>		<b>9.279,50</b>	<b>3.251,51</b>	<b>2.638,71</b>
<b>Jml. Th. 2011</b>		<b>9.729,50</b>	<b>3.251,51</b>	<b>2.647,91</b>

Sumber: Data BPS, Karanganyar Dalam Angka, 2016.

Tabel 3 dan 4. menunjukkan Kecamatan Tawangmangu memiliki luas kawasan hutan terluas di Kabupaten Karanganyar dengan luas 4.187 ha dan sisanya adalah lahan perkebunan dan lain lain. Data tabel ini mengindikasikan kawasan kecamatan Tawangmangu yang menjadi jantung perhutanan lindung di kabupaten Karanganyar. Dengan tingginya luas tanah kering pada lahan hutan dan pekebunan menunjukkan kawasan ini sebagian besar adalah kawasan agraria yang mengalami degradasi alam akibat faktor-faktor lain.

Tabel 5. Sebaran Wisata Di Kawasan Tawangangu

No.	Nama Objek Wisata	Alamat	Fasilitas
<b>A. Hutan Wisata</b>			
1.	Puncak Lawu	Gondosuli, Tawangmangu	Jalan Setapak, Pos Keamanan, Petunjuk Arah
2.	Pringgodani	Blumbang, Tawangmangu	1. Pancuran Tujuh 2. Barak Penginapan 3. Jalan Setapak 4. Tempat Ziarah (Petilasan Panambahan Koconegoro)
3.	Sekipan	Kalisoro, Tawangmangu	1. Gedung Pertemuan 2. Arena Camping 3. Arena Perkemahan 4. Jalan Setapak
4.	Gunung Bromo	Delingan, Karanganyar	1. Panggung Hiburan 2. Arena Anak-Anak 3. Kopel Peristirahatan 4. Hutan Lindung 5. Petilasan Nyi Ageng Serang 6. Jalan Aspal
5.	Grojogan Sewu	Kalisoro, Tawangmangu	1. Air Terjun 2. Kios Cindera Mata 3. Kolam Renang 4. Hutan Lindung 5. Fauna (Kera)
<b>B. Wisata Alam</b>			
1.	Monumen Tanah Kritis	Jumantono	1. Joglo Pertemuan 2. Monumen 3. Tanah Kritis, Taman Rumput 4. Kumpulan Tanaman Langka 5. Arena Perkemahan
2	Sendang Kuning	Karangpandan	1. Bak Mandi 2. Sendang / Air Warna Kuning

Sumber: Data BPS, Karanganyar Dalam Angka, 2016.

Jenis Objek Wisata Alam, menunjukkan sebagian besar Hutan Wisata terletak di Kecamatan Tawangmangu, hal ini menunjukkan bahwa wilayah kecamatan tawangmangu identik dengan pemberdayaan hutan sebagai objek wisata terbesar di wilayah Kabupaten Karanganyar

### 3.2. Karakteristik Operator Ojeksi

Tabel 5. Jenis kelamin Operator ojek, Dari seluruh responden yang di temukan dilapangan secara keseluruhan berjenis kelamin laki-laki menunjukan mayoritas operator ojek adalah laki laki.

Tabel 5. Frekuensi Jenis Kelamin Operator Ojek Tawangmangu

No	Jenis Kelamin	F	%
1	Laki – Laki	50	100
2	Perempuan	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100</b>

Sumber : Data Primer, 2018

Tabel 6. Alamat Operator Ojek, Dari 50 responden yang di temukan sebagian besar memiliki alamat tempat tinggal luar desa dengan tempat mangkala

Tabel 6. Frekuensi Tempat tinggal Operator Ojek Tawangmangu

No.	Alamat	F	%
1	Satu Daerah Dengan Tempat Mangkal	6	12
2	Luar Desa Dengan Tempat Mangkal	39	78
3	Di Luar Kecamatan Dengan Tempat Mangkal	5	10
4	Di Luar Kabupaten Dengan Tempat Mangkal	0	0
5	Di Luar Provinsi	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100</b>

Sumber : Data Primer, 2018

Tabel 7. Umur Operator Ojek, menunjukan sebagian besar operator ojek berusia lebih dari 49 tahun atau bisa di bilang sudah menginjak usia lanjut.

Tabel 7. Frekuensi Umur Operator ojek Tawangmangu

No	Umur	F	%
1	<15	0	0
2	15-29	5	10
3	30-39	12	24
4	40-49	10	20
5	>49	23	46
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100</b>

Sumber : Data Primer, 2018

Tabel 8. Tingkat Pendidikan Operator Ojek, dari data yang di peroleh menunjukan sebagian besar operator ojek berpendidikan rata-rata SD hingga SLTA.

Tabel 8. Frekuensi Pendidikan Operator Ojek tawangmangu

No.	Pendidikan	F	%
1	SD	19	38
2	SMP	18	36
3	SLTA	12	24
4	S1	1	2
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100</b>

Sumber : Data Primer, 2018

Tabel 9. Status Kepemilikan Sepeda Motor, menunjukkan dari 50 responden ada 49 menyatakan milik sendiri sedangkan 1 sewa.

Tabel 9. Frekuensi Status Kepemilikan Motor Operator Ojek Tawangmangu

No.	Status Kepemilikan Motor	F	%
1	Milik Sendiri	49	98
2	Sewa	1	2
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100</b>

Sumber : Data Primer, 2018

Tabel 10. Lokasi Mangkal Operator Ojek, Terdapat 4 lokasi mangkal operator ojek yang sering digunakan dari data ini menunjukkan lokasi mangkal yaitu terminal tawangmangu sebagian besar, ini dikarenakan terminal menjadi lokasi yang strategis sebagai pusat transit masyarakat dalam menggunakan moda transportasi umum dengan berbagai tujuan.

Tabel 10. Frekuensi Pangkalan Operator Ojek Tawangmangu

No.	Tempat Mangkal	F	%
1	Pos ojek	5	10
2	Pasar Tawangmangu	9	16
3	Terminal Tawangmangu	22	44
4	Tempa Wisata	15	30
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100</b>

Sumber : Data Primer, 2018

Tabel 11. Jumlah Penumpang Ojek Per Hari, dari hasil wawancara dengan 50 responden ada sebanyak 40 Responden yang menjawab jumlah penumpang yang di angkut antara 11-20 penumpang per harinya, dengan jumlah penumpang tersebut cukup menunjukkan bahwa moda transportasi paratransit ini masih diandalkan.

Tabel 11. Frekuensi Jumlah Penumpang Perhari Ojek Tawangmangu

No.	Jumlah Penumpang Tiap Hari	F	%
1	1 – 10	9	18
2	11 – 20	40	80
3	21 – 30	1	2
4	>31	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100</b>

Sumber : Data Primer, 2018

### 3.3. Pembahasan

Dari hasil di atas menunjukkan ojek sepeda motor konvensional masih menggantungkan lokasi-lokasi strategis seperti terminal tawangmangu, lokasi wisata dan pasar tawangmangu sebagai lokasi mangkal. Dengan jumlah penumpang antara 11-20 penumpang perhari cukup me-representasikan moda transportasi ini masih diandalkan oleh masyarakat sekitar untuk aktifitas rutin keseharian maupun masyarakat

yang datang untuk menuju lokasi wisata, dengan bentuk ketersediaan yang dinamis mampu menyesuaikan tujuan dan lokasi tujuan. Dengan teknis pelayanan transportasi yang disediakan oleh operator dan dapat digunakan oleh setiap orang dengan menyetujui suatu kondisi/perjanjian, dengan menyesuaikan keinginan dari pengguna. Ojek sepeda motor konvensional dengan rute dan jadwal yang dapat dirubah sesuai pengguna perorangan lebih tertuju sebagai *demand responsive*, berbeda dengan ciri dari jenis transportasi yang dikenal dengan pelayanan rute dan jadwal yang tetap.

Wilayah kecamatan Tawangmangu berdasarkan hasil dari data skunder BPS Karanganyar tahun 2016 menunjukan wilayah ini berada pada kondisi geografis dominan pada dataran tinggi dengan ketinggian sekitar 800-2000 meter diatas permukaan laut, dan sebagai kawasan hutan terluas di kabupaten karanganyar dengan pemanfaatannya sebagai kawasan hutan wisata, sebagian besar kawasan hutan yang baik di kelola pemerintah ataupun swasta yang dijadikan tempat wisata. Hal ini lah yang melatarblakangi kecamatan tawangmangu tebilang kawasan wisata berbasis bioregionalisme.

Karena kesadaran tentang pentingnya hidupselaras dengan alam dan sekaligus bertumpu pada mata rantai kehidupandalam alam sekitar. Kesadaran tentang pentingnya alam inilah yangkemudian melahirkan dan terjelma dalam perilaku yang selalu ramahatas lingkungan hidup, perilaku yang selalu menjaga dan merawatlingkungan hidup sebagai sebuah kebiasaan dan pola laku hidup, dengan kata lain pemanfaatan yang bijak antara pedayagunaan lahan hutan dengan kebutuhan perekonomian dalam dimensi lain.



Sumber : Data Primer, 2018

Gambar 2. Wawancara Operator Ojek di sekitar Terminal Tawangmangu

Dengan kata lain transportasi ojek sepeda motor konvensional ini dengan bentuk ketersediannya masih cukup eksis pada wilayah tawangmangu dengan kondisi wilayah yang memiliki ekspresi topografi bervariasi dan jangkauan pelayanan yang relatif cukup efektif melihat kondisi kawasan tersebut dengan orientasi medan pegunungan tidak semua moda transportasi mampu, dengan ojek sepeda motor konvensional inilah masyarakat mampu memenuhi kebutuhan keseharian rutin maupun wisata, dan dengan bentuk ketersediannya, kawasan wisata kecamatan tawangmangu tetap terjaga dengan kondisi alamnya tanpa adanya berbagai pembangunan infrastruktur yang menyampingkan aspek ekologisnya. Dengan ojek sepeda motor konvensional masyarakat mampu menjangkau tujuannya dan tempat-tempat wisata tetap dapat berkembang dengan baik.

#### 4. KESIMPULAN

Beberapa kesimpulan yang dapat disampaikan sebagai hasil penelitian ini adalah :

1. Kawasan wisata tawangmangu tergolong wisata berbasis bioregionalisme karena ekspresi kondisi medan wilayah dan pola hidup masyarakat.
2. Keberadaan ojek sepeda motor di wilayah tawangmangu menunjukkan adanya kebutuhan (*demand*) angkutan umum dengan karakteristik operasional pelayanan seperti yang dimiliki ojek saat ini.
3. Bentuk ketersediaan ojek sepeda motor konvensional masih cukup diandalkan dalam berbagai aktifitas rutin masyarakat dan kebutuhan wisata.
4. Pekerjaan sebagai operator ojek adalah salah satu bentuk pekerjaan informal yang dapat membantu masyarakat dalam mencukupi kebutuhan hidup
5. Ojek sepeda motor konvensional dengan bentuk ketersediannya mampu mendukung pembangunan berkelanjutan berbasis ekologi.

#### UCAPAN TERIMAKASIH

1. Penulis mempersembahkan pemikiran ini untuk kedua orang tua masing-masing penulis dimanapun berada.
2. Teruntuk dosen yang membimbing KKL 3 Drs. Priyono, M.Si. dan Choirul Amin, S.Si., M.M.
3. Terakhir untuk kerabat dekat yang selalu mendukung secara moral Eva Triana, Yunanda Riyadi, Wiyan dan seluruh kawan-kawan yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang tentunya selalu mendukung hingga penulis mampu menyelesaikan tulisan ini.

#### REFERENSI

- Aprilinda, Nelly., (2006), *Pengaruh Kenaikan Harga BBM Terhadap Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Taksi (Studi Kasus Pada Taksi Kosti Solo)*, Skripsi, Universitas Sebelas Maret.
- Arintono, Sulistyono, (2003), "Is The Fare Fair? A Case Study of Mikrolet Operation In Bandar Lampung Indonesia", *Journal of Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol. 5, October, hal. 38-49.

Biro Pusat Statistik. (2016), *Karanganyar Dalam Angka 2016*, Biro Pusat Statistik Kabupaten karanganyar

Handayani, Dewi., (2009), *Karakteristik Alat Transportasi Informal Ojek Sepeda Motor Di Perkotaan (Studi Kasus Kota Surakarta)*, Seminar Nasional Pasca sarjana XI, ITS, Surabaya.

Keraf, A. Sonny., (2014), *Filsafat Lingkungan Hidup Alam Sebagai Sebuah Sistem Kehidupan*, Yogyakarta: Kanisius.

Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasan, (1989), *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

Wiyatmi, dkk., (2017), *Ekofeminisme: Kritik Sastra Berwawasan Ekologis Dan Feminis*, Yogyakarta: Cantrik Pustaka.