

TESIS

**POLA INTERAKSI KERUANGAN DAN
PROSES PEMBENTUKAN SISTEM AKTIFITAS PERKOTAAN
(STUDI KASUS; KOTA TERNATE, KOTA TIDORE KEPULAUAN DAN KOTA SOFIFI)**

Oleh

**ANSAR A. HAMID
MPW 45 12 035**



**PROGRAM PASCA SARJANA
PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS BOSOWA
2016**

PERYANTAAAN KEASLIAN PENELITIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Mahasiswa : Ansar A. Hamid

NIM : MPW 45 12 035

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

**Judul Penelitian : Pola Interaksi Keruangan dan
Proses Pembentukan Sistem Aktifitas Perkotaan
(Studi Kasus; Kota Ternate, Kota Tidore
Kepulauan dan Kota Sofifi)**

Dengan ini menyatakan bahwa hasil penelitian ini merupakan hasil karya sendiri dan benar keasliannya. Apabila ternyata di kemudian hari penelitian ini merupakan plagiat atau penjiplakan atas karya orang lain maka saya bersedia bertanggung jawab sekaligus menerima sanksi.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tidak dipaksakan



Peneliti

Ansar A. Hamid



TESIS

POLA INTERAKSI KERUANGAN DAN PROSES PEMBENTUKAN AKTIFITAS PERKOTAAN (STUDI KASUS; KOTA TERNATE, KOTA TIDORE KEPULAUAN DAN KOTA SOFIFI)

Disusun dan diajukan oleh

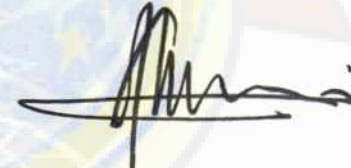
Ansar A. Hamid
MPW 45 12 035



Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis
Pada tanggal 2 September 2015
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui :
Komisi Pembimbing


Dr. Ir. Batara Surya, M.Si
Pembimbing I


Dr. Ir. Agus Salim, M.Si
Pembimbing II

Direktur PPs Universitas Bosowa




Dr. Sukmawati Mardjuni, S.E., M.Si

Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota,


Dr. Ir. Batara Surya, M.Si

ABSTRAK

Tulisan ini bertujuan untuk menganalisis interaksi keruangan secara fisik, ekonomi dan sosial pada Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi. Interaksi keruangan yang terjadi melalui proses komplementaris, transferabilitas dan intervening opportunities kemudian berkembang kearah pembentukan sistem aktivitas perkotaan. Tulisan ini menggunakan gabungan pendekatan kuantitatif). Data diperoleh melalui observasi, survai, dan dokumentasi. Akumulasi fungsi-fungsi kegiatan aktivitas perkotaan yang dominan berkembang pada Kota Ternate dan dukungan sarana dan prasarana transportasi yang lebih memadai merekondisi posisi Kota Ternate sebagai pusat pelayanan primer, Kota Tidore Kepulauan sebagai pusat pelayanan sekunder dan Kota Sofifi sebagai pusat pelayanan terseir. Interaksi keruangan yang berlangsung secara fisik, ekonomi dan sosial yang lebih dominan kearah Kota Ternate, dan bersifat timbal balik, menunjukkan disparitas pelayanan antarkota dan antarwilayah dalam satu kesatuan sistem pengembangan wilayah perkotaan di Provinsi Maluku Utara.

Kata Kunci: *Interaksi Keruangan; Kota Ternate; Kota Tidore; Kota Sofifi*

ABSTRACT

Article aim to analyse regional interaction by physical, social and economics at Town of Ternate, Town of Tidore Archipelago and Town of Sofifi. Regional Interaction that happened through process of komplementaris, and transferabilitas of intervening opportunities later then expand toward forming of urban activity system. This article use quantitative approach alianse. Data obtained to through observation, survey, and documentation. Functions accumulation activity of dominant urban activity expand at Town of Ternate and more adequate transportation facilities and basic facilities support of Town position condition of Ternate as center service of primary, Town of Tidore Archipelago as center service of Town and sekunder of Sofifi as center service of terseir. Regional interaction that goes on by physical, more dominant social and economics toward Town of Ternate, and have the character of reciprocally, showing difference service of and ad for city of between region in one unity of system development of urban region in Province Nort Moluccas.

Keyword: Regional Interaction ; Town of Ternate; Town of Tidore; Town of Sofifi.



KATA PENGANTAR

Assalamu' Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh,

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT oleh karena kasih dan karunianya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis dengan judul **"POLA INTERAKSI KERUANGAN DAN PROSES PEMBENTUKAN SISTEM AKTIFITAS PERKOTAAN (STUDI KASUS; KOTA TERNATE, KOTA TIDORE KEPULAUAN DAN KOTA SOFIFI)"** .

Tugas akhir ini merupakan salah satu syarat yang wajib dipenuhi untuk memperoleh Gelar Magister pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Bosowa "45" Makassar, dan merupakan salah satu proses akhir dari kegiatan pembelajaran di Universitas pada umumnya dan Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota pada khususnya.

Penulis menyadari bahwa betapa berat dan banyaknya halangan yang datang dalam proses penyelesaian tugas akhir ini, Namun puji syukur dengan bantuan bimbingan dan nasehat dari berbagai pihak, hambatan yang ada dapat dilalui dengan cepat. Oleh karena itu, pada kesempatan ini juga tak lupa penulis menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang setulus-tulusnya kepada :

- Yang tercinta dan saya sayangi kedua Orang Tua **Ayahanda A. Hamid Hadad** dan **Ibunda Farida Muhammad** yang telah melahirkan, membesarkan, mendidik, mendoakan, memelihara dan memberikan bimbingan serta pengorbanan yang sangat besar dari awal perkuliahan hingga penyelesaian penyusunan tugas akhir ini.

- **Bapak Dr. Ir. Batara Surya, M.Si** selaku Pembimbing I dan **Dr. Ir. Agus Salim, M. Si** selaku Pembimbing II yang telah banyak memberikan pengarahan dan bimbingan selama penyusunan tesis.
- Terima Kasih yang tak terhingga teruntuk seluruh dosen pengampu PPS PWK yang telah banyak mentransformasikan ilmu kepada kami selama ini dan Keluarga Besar Pasca Sarsaja Universitas Bososwa 45 Makassar.
- Keluarga di Tidore yang telah memberikan saya motivasi/semangat dalam studi ini, Serta Suadarak-saudaraku **Huzaima, Firdaus** dan **M Saldi**. terima kasih atas doa kalian.
- Seluruh Teman-teman Angkatan 2012 PPS PWK yang telah memberikan semangat dalam penyusunan tugas akhir ini baik secara langsung maupun tidak langsung, Pada kesempatan ini penulis mengucapkan banyak terimah kasih atas kebersamaan kita selama ini.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa hasil akhir dan penulisan Tesis ini jauh dari kesempurnaan, maka penulis mengharapkan kritikan dan saran yang positif sebagai masukan dalam penyempurnaan penulisan tugas akhir ini, sehingga akan dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua.

Wassalam.

Makassar, 5 Mei 2015



Ansar A. Hamid

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Kegunaan Penelitian	6
1. Aspek Keilmuan	6
2. Aspek Guna Laksana	6
E. Ruang Lingkup Penelitian	7
1. Lingkup Masalah	7
2. Lingkup Wilayah.....	7
F. Sistematika Penulisan	7
BAB II KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori	9
1. Wilayah dan Interaksi untuk Kebutuhan Perencanaan/Pengembangan	9
2. Teori Interaksi Wilayah (Edward Ullman 1951)	12
3. Teori Carother dan Model Gravitasi	13
4. Teori Rondinelli	14
5. Teori Pengembangan Wilayah.....	16
6. Teori Konsentris.....	18
7. Teori Sektoral.....	18
8. Ketimpangan Antar Wilayah	19
B. Penelitian Yang Relevan.....	20
C. Rekonstruksi Teori dan Rumusan Variabel.....	23
D. Kerangka Pikir	25

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian	28
B. Tempat dan Waktu Penelitian	29
C. Populasi dan Sampel	29
D. Variabel Penelitian	32
1. Independen Variabel	33
2. Dependen Variabel	35
E. Jenis dan Sumber Data	35
F. Teknik Pengumpulan Data	38
G. Instrumen Penelitian	38
H. Analisis Data	39
1. Analisis Gravitasi	40
2. Analisis Regresi Linier Berganda	40
I. Defenisi Operasional	42

BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH

A. Aspek Fisik Dasar	44
1. Geografis Wilayah	44
2. Iklim dan Kondisi Topografi	52
B. Aspek Demografis	52
1. Perkembangan Penduduk	53
2. Persebaran dan Kepadatan Penduduk	54
3. Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencahrian dan Menurut Jenis Kegiatan	57
C. Sosial Budaya Masyarakat	58
D. Ketersediaan Fasilitas Publik	59
1. Fasilitas Pendidikan	60
2. Fasilitas Perkantoran	61
3. Fasilitas Kesehatan	61
4. Fasilitas Pelayanan Ekonomi	62
5. Fasilitas Transportasi	63
E. Sarana dan Prasarana Perhubungan Laut	67

F. Produk Domestik Regional Bruto Kota Ternate dan Kota Tidore.....	70
G. Gambaran Pola Interaksi Wilayah (Ternate-Tidore-Soffi).....	72
1. Gambaran Keterkaitan Fisik Pola Interaksi Wilayah Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Soffi.....	73
2. Gambaran Keterkaitan Ekonomi Pola Interaksi Wilayah Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Soffi.....	80
3. Gambaran Keterkaitan Sosial Pola Interaksi Wilayah Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Soffi.....	81
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Analisis dan Pembahasan Pola Interaksi Wilayah Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Soffi dan Pembentukan Sistem Aktifitas Perkotaan	83
1. Analisis Pola Interaksi.....	83
2. Pembahasan Pola Interaksi dan Pembentukan Sistem Aktifitas Perkotaan.....	84
B. Analisis dan Pembahasan Faktor Determinan Pola Interaksi Wilayah Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Soffi.....	89
1. Analisis Faktor Determinan Pola Interaksi Wilayah Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Soffi Dengan Menggunakan Regresi Linier Berganda	90
2. Pembahasan Hasil Analisis Faktor Determinan.....	94
BAB VI PENUTUP	
A. Kesimpulan	100
B. Rekomendasi.....	101

Daftar Pustaka

Lampiran-lampiran

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Unsur Keterkaitan Wilayah Dan Variabel Yang Di Ukur	26
Tabel 3.1. Jumlah Populasi dan sampel yang digunakan	32
Tabel 3.2. Kebutuhan Data Penelitian	36
Tabel 4.1. Perkembangan Jumlah Penduduk Di Kota Tidore dan Kota Ternate Lima Tahun Terakhir.....	53
Tabel 4.2. Kepadatan Penduduk Di Kota Tidore Tahun 2014 Dirinci Menurut Kecamatan.....	54
Tabel 4.3. Kepadatan Penduduk di Kota Ternate Tahun 2014 Dirinci Menurut Kecamatan.....	55
Tabel 4.4. Tabel Penduduk Kota Tidore dan Kota Ternate Menurut Mata Pencaharian Tahun 2014	57
Tabel 4.5. Penduduk Berumur 15 Tahun Keatas Menurut Jenis Kegiatan Utama Di Kota Tidore Tahun 2012-2013	58
Tabel 4.6. Penduduk Berumur 15 Tahun Ketas Menurut Jenis Kegiatan Utama Di Kota Ternate Tahun 2012-2013	58
Tabel 4.7. Jumlah Fasilitas Pendidikan Di Kota Tidore, Kota Ternate dan Kota Sofifi	60
Tabel 4.8. Jumlah Fasilitas Perkantoran Di Kota Tidore, Kota Ternate dan Kota Sofifi Tahun 2014.....	61
Tabel 4.9. Jumlah Fasilitas Kesehatan dan Tenaga	

Medis Di Kota Tidore, Kota Ternate dan Kota Sofifi Tahun 2014	62
Tabel 4.10. Jumlah Fasilitas Ekonomi Perdagangan Di Kota Tidore, Ternate dan Sofifi.....	63
Tabel 4.11. Jumlah Fasilitas Perhubungan Di Kota Tidore, Kota Ternate dan Kota Sofifi	64
Tabel 4.12. Jadwal Keberangkatan Kapal Ferry Rute Ternate-Tidore	70
Tabel 4.13. Jadwal Keberangkatan Kapal Ferry Rute Ternate-Sofifi.....	70
Tabel 4.14. Produk Domestik Regional Bruto atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha di Kota Ternate.....	71
Tabel 4.15. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasa Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Di Kota Ternate	72
Tabel 4.16. Jumlah Moda Transportasi Laut yang Beroperasi pada Rute Ternate-Tidore-Sofifi.....	73
Tabel 4.17. Data Pergerakan Penduduk Kota Ternate-Tidore dan Ternate Sofifi Bulan September 2014	74
Tabel 4.18. Data Pergerakan Penduduk Kota Tidore-Ternate dan Tidore-Sofifi Bulan September 2014	74
Tabel 4.19. Data pergerakan Penduduk	

Sofifi-Ternate dan Sofifi Tidore

Bulan September Tahun 201474

Tabel 4.20. Tanggapan Responser Terkait Pola Interaksi

Wilayah Melalui Keterkaitan Fisik

(Ketersediaan Transportasi, Waktu Tempuh

dan Jarak Tempuh)76

Tabel 4.21. Pola Aliran Distribusi Barang Di Kota Ternate,

Kota Tidore dan Kota Sofifi Melalui Penyebrangan

Kapal Fery Per Agustus 201480

Tabel 4.22. Tanggapan Responden Terkait

Pola Interaksi Wilayah Berdasarkan

Ketrkaitan Ekonomi (Aliran Distribusi Barang

dan Tingkat Pendapatan Masyarakat)81

Tabel 4.23. Tanggapan Responden Terkait

Pola Interaksi Wilayah Berdasarkan

Keterkaitan Sosial (Pola Aliran Informasi dan

Ketersediaan Fasilitas Sosial di Tempat Tujuan).....82

Tabel 5.1. Nilai F Hitung Pada Analisis Regresi Linier Berganda90

Tabel 5.2. Hasil Pengujian Koefisien Regresi Berganda91

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerang Pikir Penelitian	27
Gambar 4.1. Peta Administrasi Povinsi Maluku Utara.....	45
Gambar 4.2. Peta Administrasi Kota Ternate.....	48
Gambar 4.3. Peta Administrasi Kota Tidore Kepulauan.....	49
Gambar 4.4. Peta Administrasi Kota Sofifi	50
Gambar 4.5. Peta Orientasi Lokasi Penelitian.....	51
Gambar 4.6. Peta Kepadatan Penduduk Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Sofifi	56
Gambar 4.7. Gambar Pelabuhan Ahmad Yani Kota Ternate dan Bandar Udara Sultan Babullah Kota Ternate ...	65
Gambar 4.8. Suasana Aktifitas Pelabuhan Speed Rum Tidore, Pelabuhan Fery Basting Ternate, Pelabuhan Fery Rum Tidore dan Pelabuhan Speed Goto Tidore	65
Gambar 4.9. Peta Sebaran Fasilitas Pelabuhan di Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Sofifi	66
Gambar 4.10. Speed Boad salah satu jenis moda transportasi laut yang di gunakan masyarakat Maluku Utara khususnya Ternate-Tidore-Sofifi.....	67
Gambar 4.11. Kapal Motor Kayu Salah Satu Jenis Moda Transportasi Laut yang Di Gunakan	

Masyarakat Maluku Utara

Khususnya Ternate-Tidore-Soffi 68

Gambar 4.12. Kapal Ferry, Jenis Transportasi Laut

yang Digunakan Masyarakat Maluku Utara

khususnya Ternate-Tidore-Soffi 68

Gambar 4.13. Peta Pergerakan Penduduk

Ternate-Tidore dan Ternate-Soffi 77

Gambar 4.14. Peta Pergerakan Penduduk

Tidore-Ternate dan Tidore-Soffi 78

Gambar 4.15. Peta Pergerakan Penduduk

Kota Soffi-Ternate dan Kota Soffi Tidore 79

Gambar 5.1. Interaksi Keruangan dan Pembentukan

Zona Keruangan Kota Ternate, Kota Tidore

dan Kota Soffi 85

Gambar 5.2. Peta Analisis Gravitasi 98

Gambar 5.2. Peta Model Interaksi Kota Ternate,

Kota Tidore dan Kota Soffi 99

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan merupakan bagian dari strategi yang coba dikemas dalam sebuah konsep maupun kebijakan untuk pengembangan suatu wilayah dengan substansi tujuan bagaimana meningkatkan kesejahteraan masyarakat baik lahir maupun batin. Pembangunan sebagai bagian dari kebutuhan berbangsa saat ini, merupakan sebuah tantangan dimana didalamnya terdapat berbagai objek kajian yang multisektoral dan multiproblem. Oleh karena itu segala aspek pembangunan perlu diperhatikan karena saling terkait, berhubungan dan berpengaruh antara satu dengan yang lainnya, baik itu aspek fisik, sosial, ekonomi, maupun transportasi wilayah dan aspek lainnya. Terjadinya kontak atau hubungan antara dua wilayah atau lebih dan hasil kontak itu timbul suatu kenyataan yang baru dalam wujud tertentu, maka apa yang sedang atau telah terjadi itu dapat diartikan sebagai proses interaksi antar interaksi.

Fenomena interaksi keruangan terjadi karena wilayah di permukaan bumi tidaklah homogen akan tetapi heterogen yang mana memicu terjadinya interaksi keruangan (*spatial interaction*) yaitu hubungan saling ketergantungan diantara 2 wilayah atau lebih. Ullman dalam (S. Nursid 1988 : 147. S. Agnas; 2013. E.S Rizal ; 2012. M.Zahra ; 2013. A. lin ; 2010). mengemukakan ada 3 faktor yang mempengaruhi diantaranya, apabila kota-kota memiliki perbedaan sumber daya baik alam maupun manusia, hal tersebut tidak otomatis menimbulkan gerak, harus ada kebutuhan saling melengkapi yang dikontrol oleh permintaan dan penawaran (*komplementaris*), selain itu suatu komoditas baik barang atau jasa dapat bergerak dari satu wilayah ke wilayah lain jika didukung oleh fasilitas transportasi yang memadai, Ongkos yang murah dan kelancaran pengiriman merupakan salah satu faktor yang memengaruhi kecepatan

transfer komoditas dalam suatu ruang (*Transferabilitas*) dan juga faktor yang ketiga yaitu interaksi keruangan dapat berjalan salah satunya jika terdapatnya kesempatan bercampur tangan (*intervening Opportunities*). Kesempatan tersebut dapat dilihat dari berbagai aspek seperti daerah yang aman, jalur transportasi yang baik, masyarakat yang terbuka serta birokrasi yang lancar.

Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang, menyebutkan bahwa wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur yang terkait kepadanya yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan atau aspek fungsional. Rustiadi, dkk. (2011) wilayah dapat didefinisikan sebagai unit geografis dengan batas-batas spesifik tertentu di mana komponen-komponen wilayah tersebut satu sama lain saling berinteraksi secara fungsional. Sehingga batasan wilayah tidaklah selalu bersifat fisik dan pasti tetapi seringkali bersifat dinamis. Komponen-komponen wilayah mencakup komponen biofisik alam, sumber daya buatan (infrastruktur), manusia serta bentuk-bentuk kelembagaan. Dengan demikian istilah wilayah menekankan interaksi antar manusia dengan sumber daya-sumber daya lainnya yang ada di dalam suatu batasan unit geografis tertentu.

Provinsi Maluku Utara Memiliki luas 33.321,22 Km² dengan geografis wilayah yaitu kepulauan dengan persentase wilayah laut lebih besar dari pada daratan, didalamnya terkonsentrasi penduduk sebanyak 1.063.117 jiwa yang tersebar dalam sepuluh kabupaten/ kota. Geografis Maluku Utara yang terdiri dari pulau-pulau dan dikelilingi oleh lautan, sehingga untuk menghubungkan antara salah satu pulau dengan pulau lainnya sangat di tentukan oleh ketersediaan sarana dan prasaranan transportasi. Moda transportasi yang dominan digunakan adalah transportasi laut. Jenis sarana yang digunakanpun sangat beragam dari, kapal fery, kapal motor kayu, dan speed boat.

Secara umum aktifitas ruang wilayah yang berlangsung di Maluku Utara lebih cenderung terpusat pada satu titik pusat yakni di Kota Ternate, ketersediaan kebutuhan masyarakat akan pelayanan publik baik ekonomi maupun sosial, dan aspek lainnya mengindikasikan bahwa interaksi antar kota dan wilayah cenderung terpusat pada Kota Ternate. Ketersediaan moda transportasi baik darat, laut dan udara di Kota Ternate yang menghubungkan Kota Ternate terhadap wilayah di sekitarnya sangat berpotensi menciptakan pergerakan arus barang, manusia dan informasi antar wilayah di Provinsi Maluku Utara.

Tingkat pergerakan penduduk cenderung terpusat ke wilayah Kota Ternate, selain karena faktor ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai dalam memenuhi kebutuhan masyarakat, kecenderungan ini juga di pengaruhi kedudukan Kota Ternate sebagai pintu gerbang untuk keluar dan masuknya penduduk dari dan menuju Maluku Utara. Artinya keberadaan Pelabuhan Ahmad Yani yang melayani pelayaran nasional serta adanya Bandar Udara Sultan Babullah yang melayani penerbangan nasional.

Luas wilayah 110,70 Km², Kota Ternate yang memiliki karakter wilayah kepulauan dihuni oleh 190.184 jiwa penduduk (BPS Kota Ternate Tahun 2013), akan tetapi pada siang hari jumlah penduduk Kota Ternate dapat meningkat jauh lebih besar. Salah satu penyebabnya adalah tingginya tingkat pergerakan penduduk dari wilayah-wilayah sekitar diantaranya Kota Tidore Kepulauan Kepulauan dan Kota Sofifi untuk memenuhi kebutuhan baik kebutuhan ekonomi perdagangan maupun sosial. Sebagai pusat aktifitas ekonomi perdagangan, Kota Ternate menjadi tujuan tempat untuk memasarkan hasil-hasil pertanian dan hasil alam lainnya yang berasal dari wilayah sekitar serta pasar untuk segala kebutuhan masyarakat bukan saja untuk Kota Ternate, tetapi Maluku Utara secara umum. Sedangkan Kota Tidore Kepulauan sebagai wilayah yang secara administrasi berstatus kota adalah beda dengan pemerintahan Kota Ternate. Kota Tidore Kepulauan sendiri memiliki luas

155,37 Km² dengan jumlah penduduk sebesar 92.226 jiwa (BPS Kota Tidore Kepulauan Tahun 2014) memiliki tingkat interaksi yang sangat tinggi dengan Kota Ternate, baik dalam hal pergerakan manusia maupun barang, dengan berbagai motif perjalanan yang berbeda-beda, setiap hari penduduk Kota Tidore Kepulauan melakukan perjalanan ke Kota Ternate dengan berbagai tujuan untuk bekerja, kebutuhan berdagang, kebutuhan pendidikan, dan kebutuhan sosial lainnya. Hal serupa terjadi pada Kota Sofifi, yang merupakan Ibukota Provinsi Maluku Utara. Meskipun Kota Sofifi merupakan wilayah ibukota Provinsi Maluku Utara akan tetapi hingga saat ini ketersediaan sarana dan prasarana perkotaan belum memadai sehingga untuk memenuhi kebutuhan, masyarakat Kota Sofifi cenderung melakukan perjalanan ke Kota Ternate dengan tujuan pergerakan antara lain, memenuhi kebutuhan ekonomi, kebutuhan pendidikan, kesehatan dan kebutuhan sosial lainnya. Dengan demikian fenomena interaksi secara spasial pada ketiga wilayah ini peneliti tertarik dalam melakukan sebuah penelitian dengan pendekatan pola interaksi keruangan yang terjadi antara Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi, serta faktor yang mendeterminasi terjadinya interaksi keruangan pada ke tiga kota ini yang cenderung lebih dominan terpusat di Kota Ternate.

Interaksi keruangan termasuk faktor determinan yang mempengaruhi terjadinya interaksi pada ketiga Kota di Provinsi Maluku Utara ini (Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi) perlu untuk diteliti dalam upaya mengantisipasi dampak negatif pembangunan wilayah kota di Provinsi Maluku Utara. Dampak negatif yang dimaksud antara lain, akibat tingginya arus migrasi ke Kota Ternate sebagai pusat aktifitas maka berdampak pada munculnya masalah perkotaan seperti masalah penurunan kualitas lingkungan akibat padatnya aktifitas di Kota Ternate serta masalah-masalah sosial perkotaan akibat perkembangan jumlah populasi yang sangat tinggi di Kota Ternate. Disisi lain hal ini akan berdampak pada masalah disparitas pembangunan wilayah di Provinsi

Maluku Utara, karena pengembangan keterkaitan yang salah (tidak tepat sasaran) dapat mendorong aliran *backwash* yang lebih masif, yang pada akhirnya justru memperparah kesenjangan dan ketidakseimbangan pembangunan *inter-regional* yang terjadi pada ketiga kota (Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi). Oleh karena itu, keterkaitan *inter-regional* yang diharapkan terjadi antara Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi adalah bentuk-bentuk keterkaitan yang sinergis (generatif) atau saling memperkuat, bukan saling memperlemah atau eksploitatif. Dengan demikian dalam kerangka pengembangan wilayah dan pembentukan sistem aktivitas perkotaan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi akan memerlukan sinergitas dalam proses pembangunan wilayah yang terintegrasi dalam satu sistem perkotaan melalui distribusi pelayanan aktivitas, pola aliran barang dan jasa serta pengembangan fungsi-fungsi aktivitas perkotaan yang berbeda dalam satu kesatuan kawasan pengembangan wilayah Provinsi Maluku Utara. Berangkat dari gambaran yang penulis uraikan diatas maka penelitian yang penulis lakukan yaitu "Pola Interaksi keruangan (Studi Kasus; Kota Ternate Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi)"

B. Rumusan Masalah

Sesuai latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana pola interaksi keruangan dan proses pembentukan sistem aktifitas keruangan yang terjadi di Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi?.
2. Bagaimana pengaruh interaksi keruangan terhadap proses pembentukan sistem aktifitas perkotaan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi?

C. Tujuan Penelitian

1. Mengkaji dan menganalisis pola interaksi keruangan dan proses pembentukan sistem aktifitas keruangan yang terjadi di Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi.

2. Mengkaji dan menganalisis pengaruh interaksi keruangan terhadap proses pembentukan sistem aktifitas perkotaan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi.

D. Kegunaan Penelitian

1. Aspek Keilmuan

Penelitian terkait Interaksi keruangan dari segi akademis diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi kepastakaan ilmu planologi. Dengan pendekatan teori Interaksi keruangan (Edward Ullman 1951) yang mensistematisasikan faktor yang mendasari interaksi keruangan diantaranya, *region complementary*, *intervening opportunity* dan *spacial trasferability*, serta teori interaksi keruangan Carrother bahwa Kekuatan hubungan ekonomis antara dua tempat, berbanding lurus dengan besarnya (banyaknya) penduduk dan berbanding terbalik dengan jarak antaranya. Dengan pendekatan teori ini peneliti ingin melihat fenomena interaksi keruangan yang ada pada Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi yang secara geografis merupakan wilayah kepulauan. Dan juga untuk mengetahui faktor yang menderminasi pola interaksi antara Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi dengan menggunakan pendekatan teori keterkiatan wilyahan Rondinelli. Untuk mengukur tingkat interaksi maka pendekatan yang peneliti gunakan adalah teori hukum grafitasi newton yang di perkenalkan oleh W.J Reilly (1929) dalam mengukur gravitasi yang terjadi antar wilayah peneliti.

2. Aspek Guna Laksana

Aspek guna laksana dari penelitian ini yaitu :

- a. Menjadi salah satu masukan terhadap pengambil kebijakan dalam hal ini yaitu pemerintah Provinsi Maluku Utara agar selalu mempertimbangkan segala aspek terutama interaksi antar wilayah maupun dampak yang ditimbulkan oleh interaksi keruangan dalam membentuk aktifitas perkotaan khususnya Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota sofifi.



- b. Menjadi bahan masukan untuk peneliti-peneliti selanjutnya dalam kajian planologi terkait interaksi keruangan.

E. Ruang Lingkup Penelitian

1. Lingkup Masalah

Lingkup masalah yang di bahas pada penelitian ini dibatasi pada faktor yang mendeterminasi pola interaksi dengan pendekatan teori keterkaitan wilayah (Randinelli 1985), dengan variabel keterkaitan fisik dibatasi pada (moda transportasi, waktu tempuh dan jarak tempuh), keterkaitan sosial dibatasi pada (pola aliran informasi dan ketersediaan fasilitas sosial), serta keterkaitan ekonomi dibatasi pada (aliran distribusi barang dan tingkat pendapatan).

Sedangkan lingkup masalah pola interaksi keruangan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi dikaji dan dianalisis menggunakan pendekatan teori gravitasi yang diperkenalkan oleh W.J Reilly (1929) yang mengalikan kedua massa dari kedua *region* bersangkutan (jumlah penduduk pada kedua *region*) kemudian di bagi oleh kelipatan jarak kedua *region* itu untuk mengetahui tingkat interaksi keruangan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi.

2. Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah penelitian ini berada pada Kota Ternate yang dibatasi pada kecamatan Ternate Selatan, Kota Tidore Kepulauan dibatasi pada Kecamatan Tidore, dan pada Kota Sofifi di batasi pada kecamatan Oba Utara, pembatasan wilayah senantiasa berdasarkan pertimbangan bahwasanya lokasi tersebut lebih representatif dan menjadi pusat aktifitas penduduk ke tiga kota ini yaitu di kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi dalam melakukan aktifitas interaksi baik orang maupun barang.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan tesis yang berjudul "Model Interaksi keruangan (Studi Kasus; Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi)" ini adalah sebagai berikut :

BAB. I PENDAHULUAN, Bab ini berisi latar belakang penulis dalam mengangkat judul tesis model interaksi keruangan pada Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi, rumusan masalah, tujuan, Kegunaan, ruang lingkup penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB. II KAJIAN PUSTAKA, Pada bab ini berisikan tinjauan pustaka dan landasan teori. Landasan teori berisi tentang teori-teori yang akan digunakan sehubungan dengan persoalan interaksi keruangan, penelitian-penelitian terdahulu yang menyangkut tentang interaksi keruangan, serta kerangka pikir dalam penelitian ini

BAB. III METODE PENELITIAN, Bab ini berisikan pendekatan penelitian, tempat dan waktu penelitian, populasi dan sampel yang digunakan dalam penelitian, variabel penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, analisis data, dan definisi operasional.

BAB. IV GAMBARAN LOKASI PENELITIAN , Bab ini menggambarkan kondisi secara umum ke tiga lokasi penelitian yaitu Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi, yang meliputi letak wilayah, kependudukan, fasilitas sosial, jaringan jalan dan prasarana transportasi.

BAB. V ANALISIS INTERAKSI KERUANGAN, Bab ini membahas mengenai model intraksi wilayah pada ke tiga lokasi penelitian, serta analisis faktor faktor yang mempengaruhi terjadinya interaksi keruangan pada ke tiga lokasi studi dengan menggunakan tiga variabel meliputi, keterkaitan fisik, sosial dan ekonomi.

BAB. VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI, Bab ini berisikan kesimpulan hasil penulisan berdasarkan hasil analisis serta memberikan rekomendasi-rekomendasi kepada pihak yang terkait serta untuk studi lanjutan yang perlu dilakukan sebagai pengembangan hasil penelitian terkait kajian interaksi keruangan.

BAB II KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Wilayah Dan Interaksi Untuk Kebutuhan Perencanaan/ Pengembangan.

Wilayah yang digunakan dalam perencanaan dapat berarti suatu wilayah yang sangat sempit atau sangat luas, sepanjang di dalamnya terdapat unsur ruang atau *space* (Tarigan Robinson : 2012 :113). Untuk kepentingan perencanaan maka wilayah harus dapat di bagi (*partitioning*) atau di kelompokkan (*grouping*) ke dalam satu kesatuan agar bisa dibedakan dengan kesatuan lain. Apakah kita membagi atau mengelompokkan tergantung pada titik awal ruang wilayah yang kita maksudkan. Apabila titik awal adalah ruang yang luas dan ingin di analisis dalam bentuk subbagiannya maka yang dilakukan adalah membagi wilayah yang luas ke beberapa sub wilayah dimana pembagiannya sesuai dengan kriteria yang ditetapkan. Demikian pula apabila titik awal adalah wilayah yang kecil-kecil dan ingin di kelompokkan dalam beberapa kesatuan yang lebih besar, hal ini dilakukan melalui kriteria yang digunakan. Satuan yang baru itu tetap juga dinamakan wilayah tetapi dengan tambahan ciri/karakter tertentu sehingga dapat kita bayangkan luasnya lebih kecil atau lebih besar dari luas titik awalnya. Misalnya, wilayah Negara Republik Indonesia dapat di bagi atas provinsi, provinsi dapat dibagi atas kabupaten/kota, kabupaten/kota dapat dibagi atas kecamatan , kecamatan dapat dibagi atas desa kelurahan/desa, dan kelurahan/desa dapat dibagi atas dusun lingkungan. di sisi lain kita bisa beranjak dari wilayah yang kecil-kecil, misalnya beberapa desa/kelurahan digabung menjadi satu kecamatan, beberapa kecamatan digabung menjadi kabupaten/kota, dan seterusnya. Pembagian diatas menggunakan kriteria yurisdiksi administrasi pemerintahan, tentunya bisa

dibuat pembagian/pengelompokan lain dengan menggunakan kriteria yang berbeda (Tarigan Robinson : 2012 :113).

Kata *region* (wilayah) bahkan digunakan untuk mencakup wilayah beberapa negara sekaligus. Menjadikan wilayah beberapa negara sebagai satu kesatuan haruslah ada dasarnya, misalnya karena ada ikatan seperti kerja sama ekonomi, pertahanan, dan lain-lain. Dengan demikian, patut di pertanyakan apa kondisi umum yang harus dipenuhi agar sekelompok wilayah negara itu dapat dijadikan satu kesatuan ruang. Dalam kerangka analisis ekonomi/sosial maka wilayah yang di kelompokkan dalam satu *region* bagian-bagiannya haruslah hubungan erat antara yang satu dengan yang lainnya. Apabila *region* itu adalah kumpulan wilayah beberapa negara maka di dalam negara harus terjadi perpindahan faktor-faktor produksi (tenaga kerja, modal, dan teknologi) secara mudah di bandingkan dengan negara lain. Perpindahan itu sendiri terjadi dalam frekuensi yang relatif tinggi. Oleh sebab itu, suatu *region* selalu terdiri dari sekelompok daerah/negara yang letaknya berdekatan satu sama lain atau bertetangga karena faktor jarak sangat mempengaruhi kelancaran dan frekuensi hubungan. Sudah tentu letak yang berdekatan tidak cukup untuk mengelompokkannya kedalam satu *region*, tetapi harus disertai dengan hubungan yang erat/ikatan. Daerah atau negara yang saling berdekatan tetapi terisolasi atau saking menutup pintu antara yang satu dengan yang lainnya sulit dianggap sebagai satu *region* (dari sudut pandang ekonomi/sosial) kecuali jika tujuan penetapan *region* itu sendiri ialah agar isolasi itu terbuka dan dikemudian hari akan terjadi hubungan yang erat antar unit-unit daerah tersebut (Tarigan Robinson : 2012 :114). Dengan berpedoman pada penjelasan Tarigan Robinson dalam Buku Perencanaan Pembangunan Wilayah, maka wilayah yang menjadi obyek penelitian ini yaitu mencakup tiga kota dalam satu provinsi yang memiliki hubungan interaksi diantaranya Kota Temate, Kota Tidore Kepulauan, dan Kota Sofifi.

Sedangkan Interaksi sendiri merupakan terjadinya kontak atau hubungan antara dua wilayah atau lebih dan dari hasil kontak itu dapat timbul sesuatu kenyataan yang baru dalam wujud tertentu, maka apa yang sedang atau yang sudah terjadi. Bintarto menyebutkan (1989, 61) dalam Suprpta, (2006; 33) Interaksi dapat dilihat sebagai suatu proses sosial, proses ekonomi, proses budaya ataupun proses politik dan sejenisnya dan lambat ataupun cepat dapat menimbulkan suatu realita atau kenyataan. Serta adanya interaksi desa dan kota dapat terjadi karena pelbagai faktor atau unsur yang ada dalam desa, dalam kota dan diantara desa dan kota. Adanya kemajuan masyarakat desa, perluasan jaringan jalan desa-kota, integrasi atau pengaruh kota terhadap desa, kebutuhan timbal balik desa-kota telah memacu interaksi desa-kota secara bertahap dan efektif.

Yoseph S. Roucek (1963) dalam Suprpta, (2006; 33) arti *"interaction"* adalah sebagai berikut: *"Interaction is processing which the responses of each partly become, successively, stimula for the responses of the other. It is a reciprocal process in which one party is influenced by the other behavior. People influence each other behavior through contact direct speaking. Indirect writing"* yang intinya dapat diartikan kurang lebih sebagai berikut : "Interaksi merupakan suatu proses yang sifatnya timbal balik dan mempunyai pengaruh terhadap perilaku dari pihak-pihak yang bersangkutan melalui kontak langsung".

Interaksi ruang (spasial) dari suatu proses pengembangan wilayah merupakan gejala fenomena saling pengaruh, yang terjadi pada dua atau beberapa wilayah dengan wilayah lainnya. Sehingga interaksi wilayah dapat dikatakan sebagai wujud pemanfaatan sumberdaya manusia, sumberdaya alam, modal atau investasi dan informasi (Djaldjoeni, 1998; 247) dalam Suprpta, (2006; 37):

- a. Spesialisasi wilayah-wilayah yang berinteraksi;
- b. Munculnya pusat-pusat interaksi baru;
- c. Persebasaran (difusi) baru dari aliran barang dan manusia.

Sedangkan pengertian interaksi menurut Djaldjoeni (1992 : 90)

meliputi:

- a. Interaksi keruangan, merupakan pengaruh keruangan terhadap hubungan antara manusia dengan manusia, manusia dengan lingkungannya;
- b. Interaksi keruangan terwujud pada arus manusia dan materi, informasi dan energi;
- c. Interaksi keruangan merupakan dasar untuk menerangkan gejala dan lokasi, distribusi, relokasi dan difusi.

Dalam melihat fenomena interaksi keruangan Edward Ullman 1951 mensistematisir faktor yang mendasari interaksi keruangan yaitu tiga faktor, *region Complementary*, *Intervening Opportunity*, serta *Spatial Transferability*.

2. Teori Interaksi keruangan (Edward Ullman 1951)

Pergerakan penduduk dari suatu tempat ke tempat yang lain, baik untuk memenuhi kebutuhan ekonomi maupun untuk memenuhi kebutuhan sosial lainnya, dapat di evaluasi secara geografi. Tingkah-laku manusia dalam bentuk gerak perpindahan tadi, erat hubungannya dengan faktor-faktor geografi pada ruang yang bersangkutan, dalam (Nursid Sumaatmadja 1988 : 147. S. Agnas; 2013. E.S Rizal ; 2012. M.Zahra ; 2013. A. lin ; 2010). Berdasarkan penjelasan tersebut Edward Ullman mensistematisir faktor yang mendasari interaksi keruangan yaitu :

- a. *Region* yang saling melengkapi (*region Complementary*), yaitu adanya region yang berbeda sumber dayanya, di satu pihak surplus dan di lain pihak surplus dan di lain pihak minus. Kondisi ini memberikan kemungkinan terjadinya pengaliran yang besar dan membangkitkan interaksi keruangan yang tinggi intensitasnya.
- b. Kesempatan berintervensi (*Intervening Opportunity*), yaitu adanya kemungkinan perantara yang dapat menghambat terjadinya interaksi. Adanya daerah yang dapat berintervensi terhadap dua daerah yang memungkinkan untuk berinteraksi, yang dapat

menghambat proses interaksi keruangan kedua daerah yang disebutkan terakhir. Adanya alternatif sumber daya yang menghalangi atau menghambat arus komoditi diantara dua daerah yang dapat berinteraksi (perdagangan), merupakan kesempatan intervensi yang menghambat interaksi tadi. Jadi, kesempatan intervensi ini dapat menghambat terjadinya interaksi keruangan.

- c. Kemudahan transfer atau pemindahan dalam ruang (*Spatial Transferability*), yaitu fungsi jarak yang diukur dalam biaya dan waktu yang nyata, juga termasuk karakteristik yang khusus dari barang yang di transfer. Komoditi tertentu yang dibutuhkan sesuatu daerah dari daerah lain yang tertentu pula, memiliki daya transfer yang tinggi. Jarak yang di tempuh, biaya angkut yang memadai, dan transportasi yang lancar, merupakan kemudahan transfer dalam ruang yang menjamin lancarnya interaksi.

3. Teori Carrother dan Teori Grafitasi W.J. Reilly (1929).

Dalam melihat fenomena interaksi keruangan, salah satu teori yang digunakan untuk menjawab fenomena ini adalah teori Carrother (Surya B; 2013. A. Eni dan H. Tri ; 2014) dimana teori ini menjelaskan bahwa "Kekuatan hubungan ekonomis antara dua tempat, berbanding lurus dengan besarnya (banyaknya) penduduk dan berbanding terbalik dengan jarak antaranya". Teori ini memiliki kemiripan dengan hukum gravitasi Newton (1687). Permodelan yang dapat digunakan dalam melakukan analisis terhadap pola interaksi atau keterkaitan antardaerah atau antar bagian wilayah dengan wilayah lainnya, adalah Model Gravitasi. Dalam hukum gravitasi dikatakan "gaya tarik menarik itu berbanding lurus dengan massa-massanya dan berbanding terbalik dengan kuadrat jaraknya." Konsep gravitasi ini secara khusus di perkenalkan oleh W.J. Reilly (1929). Model gravitasi dalam bidang geografi dapat di estimasikan sebagai ukuran arus diantara dua region dengan mengalikan kedua massa dari dua region yang bersangkutan, yang kemudian dibagi oleh kelipatan jarak diantara kedua *region* itu.

Pada bidang geografi, massa tersebut diatas adalah ungkapan jumlah penduduk *region* yang bersangkutan. Selain itu penerapan model ini dalam bidang analisis perencanaan kota adalah dengan anggapan dasar bahwa faktor aglomerasi penduduk, pemusatan kegiatan atau potensi sumber daya alam yang dimiliki, mempunyai daya tarik yang dapat dianalogikan sebagai daya tarik menarik antara 2 (dua) kutub magnet. Kekuatan yang ada pada kedua *region* merupakan kekuatan yang terjadi akibat keterkaitan-keterkaitan antara wilayah yang di sebabkan oleh homogenitas kondisi wilayah. kriteria homogenitas dapat dinyatakan sebagai karakteristik-karakteristik geografis, sosial, dan ekonomi.

4. Teori Randinelli (Keterkaitan Antar Wilayah) 1985

Pendekatan Pembangunan Berbasis Permintaan meyakini bahwa untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang luas (*broad-base*) suatu daerah minimal harus memiliki dua kondisi berikut (Arifin, 2004: 123) dalam (Edy Muliayadi, 2007: 50) :

- a. daerah tersebut harus mampu dan berhasil dalam memasarkan produk (barang dan jasanya) ke wilayah lain dalam suatu negara atau ekspor ke luar negeri.
- b. penerimaan ekspor itu harus menghasilkan dampak ganda atau perputaran tambahan pendapatan dalam perekonomian daerah, minimal melalui pembelian faktor produksi dan pengeluaran rumah tangga terhadap barang konsumen oleh segenap aktor ekonomi.

Kedua prakondisi ini dapat terjadi apabila suatu daerah memiliki suatu keterkaitan yang efisien yang menghubungkan daerah perdesaan dan perkotaan (*rural-urban linkages*). Pendekatan ini sering juga disebut sebagai pendekatan berbasis pasar (*market-driven*) karena orientasi utamanya adalah untuk memperbaiki akses pasar, atau menciptakan pasar. Fokus pendekatan ini salah satunya adalah dengan cluster komoditas (*commodity cluster*), yang menerapkan suatu kombinasi strategi keunggulan komparatif dan kompetitif sekaligus. Suatu wilayah tidak hanya merupakan sistem permukiman secara fungsional tetapi juga

merupakan suatu jaringan dari interaksi fisik, ekonomi dan sosial. Proses interaksi tersebut dibentuk oleh adanya keterkaitan (linkages) diantara permukiman. Keterkaitan tersebut meliputi keterkaitan fisik, ekonomi penduduk, teknologi, sosial, pelayanan dan organisasi (Rondinelli, 1985: 143) dalam (Edy Muliayadi, 2007: 50).

Lebih lanjut Rondinelli (1985; 142-148) dalam (Suprpta 2006: 42. M. Edi 2007: 54. N. Prabowo; 2009. H.B Hendrik ; 2012), menyebutkan interaksi keruangan dalam perencanaan pembangunan wilayah ada 7 (tujuh) antara lain sebagai berikut :

- a. Keterkaitan fisik (physical linkages), yang berbentuk integrasi manusia melalui jaringan transportasi (sungai) baik alami maupun rekayasa. Jalanjalan baru dan rel kereta api ini dapat mengurangi waktu perjalanan, bisa memperluas jaringan pemasaran, memberikan peluang penglajo (commuter) dan migrasi serta bisa memberikan pelayanan (service) yang baik.
- b. Keterkaitan ekonomi (economic linkages), berkaitan erat dengan pemasaran sehingga terjadi aliran komoditas berbagai jenis bahan dan barang manufaktur, modal dan pendapatan serta keterkaitan produksi ke depan (forward linkages) dan ke belakang (backward linkages) diantara berbagai kegiatan ekonomi.
- c. Keterkaitan pergerakan penduduk (population movement linkages), pola migrasi baik permanen maupun temporer. Keterkaitan ini merupakan gambaran dari keterkaitan wilayah pedesaan dengan keterkaitan antara pedesaan dan perkotaan.
- d. Keterkaitan teknologi (technological linkages), terutama peralatan, cara dan metode produksi harus terintegrasi secara spasial dan fungsional karena inovasi teknologi saja tidak akan memacu transformasi sosial dan ekonomi suatu wilayah jika tidak disesuaikan dengan suatu kebutuhan.
- e. Keterkaitan sosial (social linkages), merupakan dampak dari keterkaitan ekonomi terhadap pola hubungan sosial penduduk.

- f. Keterkaitan pelayanan sosial (service social linkages), seperti pelayanan kesehatan, pendidikan, air bersih, listrik, bank dan sebagainya
- g. Keterkaitan administrasi, politik dan kelembagaan misalnya pada struktur pemerintahan, batas administrasi maupun anggaran dan biaya pembangunan yang direfleksikan dalam hubungan struktural pemerintahan formal. Adapun keterkaitan yang dikemukakan Rondinelli (1985: 148) dalam Suprpta (2006 : 42).

5. Teori Pengembangan Wilayah (Hoover dan Giarratani 1985)

Salah satu teori pembangunan wilayah adalah pertumbuhan takberimbang (*unbalanced growth*) yang dikembangkan oleh Hirscham dan Myrdal. Pengembangan wilayah merupakan proses perumusan dan pengimplementasian tujuan-tujuan pembangunan dalam skala supra urban. Pembangunan wilayah pada dasarnya dilakukan dengan menggunakan sumber daya alam secara optimal melalui pengembangan ekonomi lokal, yaitu berdasarkan kepada kegiatan ekonomi dasar yang terjadi pada suatu wilayah.

Teori pertumbuhan tak berimbang memandang bahwa suatu wilayah tidak dapat berkembang bila ada keseimbangan, sehingga harus terjadi ketidakseimbangan. Penanaman investasi tidak mungkin dilakukan pada setiap sektor di suatu wilayah secara merata, tetapi harus dilakukan pada sektor-sektor unggulan yang diharapkan dapat menarik kemajuan sektor lainnya. Sektor yang diunggulkan tersebut dinamakan sebagai leading sektor.

Sesungguhnya teori pembangunan terkait erat dengan strategi pembangunan, yakni perubahan struktur ekonomi dan pranata sosial yang diupayakan untuk menemukan solusi yang konsisten dan langgeng bagi persoalan yang dihadapi. Terdapat berbagai pendekatan menyangkut tema-tema kajian tentang pembangunan. Satu diantaranya adalah mengenai isu pembangunan wilayah. Secara luas, pembangunan wilayah diartikan sebagai suatu upaya merumuskan dan mengaplikasikan

kerangka teori ke dalam kebijakan ekonomi dan program pembangunan yang di dalamnya mempertimbangkan aspek wilayah dengan mengintegrasikan aspek sosial dan lingkungan menuju tercapainya kesejahteraan yang optimal dan berkelanjutan (Nugroho dan Dahuri, 2004)

Hoover dan Giarratani (dalam Nugroho dan Dahuri, 2004), menyimpulkan tiga pilar penting dalam proses pembangunan wilayah, yaitu:

- a. Keunggulan komparatif (*imperfect mobility of factor*). Pilar ini berhubungan dengan keadaan ditemukannya sumber-sumber daya tertentu yang secara fisik relatif sulit atau memiliki hambatan untuk digerakkan antar wilayah. Hal ini disebabkan adanya faktor-faktor lokal (bersifat khas atau endemik, misalnya iklim dan budaya) yang mengikat mekanisme produksi sumber daya tersebut sehingga wilayah memiliki komparatif. Sejauh ini karakteristik tersebut senantiasa berhubungan dengan produksi komoditas dari sumber daya alam, antara lain pertanian, perikanan, pertambangan, kehutanan, dan kelompok usaha sektor primer lainnya
- b. Aglomerasi (*imperfect divisibility*). Pilar aglomerasi merupakan fenomena eksternal yang berpengaruh terhadap pelaku ekonomi berupa meningkatnya keuntungan ekonomi secara spasial. Hal ini terjadi karena berkurangnya biaya- biaya produksi akibat penurunan jarak dalam pengangkutan bahan baku dan distribusi produk
- c. Biaya transpor (*imperfect mobility of good and service*). Pilar ini adalah yang paling kasat mata mempengaruhi aktivitas perekonomian. Implikasinya adalah biaya yang terkait dengan jarak dan lokasi tidak dapat lagi diabaikan dalam proses produksi dan pembangunan wilayah

Faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan wilayah antara lain dipengaruhi oleh aspek-aspek keputusan lokasional,

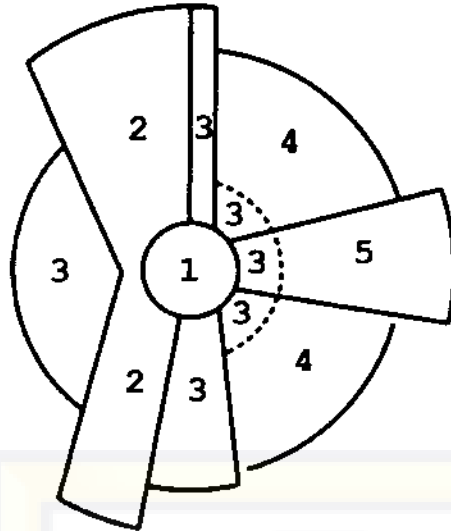
terbentuknya sistem perkotaan, dan mekanisme aglomerasi. Istilah pertumbuhan wilayah dan perkembangan wilayah sesungguhnya tidak bermakna sama. Pertumbuhan dan perkembangan wilayah merupakan suatu proses kontiniu hasil dari berbagai pengambilan keputusan di dalam ataupun yang mempengaruhi suatu wilayah.

6. Teori Konsentris (Burges 1925)

Burges dalam teori konsentris menyebutkan kota yang letaknya tepat di tengah kota dan berbentuk bundar yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik, serta merupakan zona dengan derajat aksesibilitas tinggi dalam suatu kota. DPK atau CBD tersebut terbagi atas dua bagian, yaitu: pertama, bagian paling inti atau RBD (Retail Business District) dengan kegiatan dominan pertokoan, perkantoran dan jasa; kedua, bagian di luarnya atau WBD (Wholesale Business District) yang ditempati oleh bangunan dengan peruntukan kegiatan ekonomi skala besar, seperti pasar, pergudangan (warehouse), dan gedung penyimpanan barang supaya tahan lama (storage buildings). Model zona konsentrik dimulai dengan Central Business District, yang dikelilingi dengan area transisi. Kemudian zona transisi ini dikelilingi oleh zona perumahan pekerja. Lebih jauh dari pusat kota adalah hunian yang lebih luas, ditempati oleh kelompok-kelompok kelas menengah. Terakhir adalah zona komuter yang terletak di luar area built up kota, batas terluarnya merupakan satu jam perjalanan dari pusat kota, dimana sejumlah besar populasi zona ini bekerja.

7. Teori Sektoral (Homer Hoyt 1930)

Teori ini menyatakan bahwa DPK atau CBD memiliki pengertian yang sama dengan yang diungkapkan oleh Teori Konsentris. Teori ini dikemukakan oleh Homer Hoyt. Isi dari teori ini adalah bahwa unit-unit kegiatan di perkotaan tidak mengikuti zona-zona teratur secara konsentris, tetapi membentuk sektor-sektor yang sifatnya lebih bebas



keterangan:

- a. Sektor pusat kegiatan bisnis yang terdiri atas bangunan-bangunan kantor, hotel, bank, bioskop, pasar, dan pusat perbelanjaan.
- b. Sektor kawasan industri ringan dan perdagangan.
- c. Sektor kaum buruh atau kaum murba, yaitu kawasan permukiman kaum buruh.
- d. Sektor permukiman kaum menengah atau sektor madya wisma.
- e. Sektor permukiman adi wisma, yaitu kawasan tempat tinggal golongan atas yang terdiri dari para eksekutif dan pejabat.

teori ini berpendapat :

- a. Daerah-daerah yang memiliki harga tanah atau sewa tanah tinggi biasanya terletak di luar kota.
- b. Daerah-daerah yang memiliki sewa tanah dan harga tanah rendah merupakan jakur-jalur yang bentuknya memanjang dari pusat kota ke daerah perbatasan.

8. Ketimpangan Antar Wilayah (Jeffrey G. Williamson 1966)

ketimpangan pembangunan antar wilayah dalam suatu Negara atau suatu daerah bukanlah hal yang mudah karena hal ini dapat menimbulkan debat yang berkepanjangan. Adakalanya masyarakat berpendapat bahwa ketimpangan suatu daerah cukup tinggi setelah melihat banyak

kelompok miskin pada daerah bersangkutan. Akan tetapi ada pula masyarakat merasakan adanya ketimpangan yang cukup tinggi setelah melihat adanya segelintir kelompok kaya ditengah-tengah masyarakat yang umumnya masih miskin. Perlu diingat disini bahwa, berbeda dengan distribusi pendapatan yang melihat ketimpangan antar kelompok masyarakat., ketimpangan pembangunan antar wilayah melihat perbedaan antar wilayah. Hal yang dipersoalkan disini bukan antara kelompok kaya dan kelompok miskin, tetapi adalah perbedaan antar daerah maju dan daerah terbelakang.

Ukuran ketimpangan pembangunan antar wilayah yang mula – mula ditemukan adalah Williamson index yang digunakan dalam studinya pada tahun 1966. Secara ilmu Statistik, index ini sebenarnya adalah coefficient of variation yang lazim digunakan untuk mengukur suatu perbedaan. Istilah Williamson Index muncul sebagai penghargaan kepada Jeffrey G. Williamson yang mula – mula menggunakan teknik ini untuk mengukur ketimpangan pembangunan antar wilayah. Walaupun index ini mempunyai beberapa kelemahan, yaitu antara lain sensitive terhadap definisi wilayah yang digunakan dalam perhitungan, namun demikian indeks cukup lazim digunakan dalam mengukur ketimpangan pembangunan antar wilayah.

B. Penelitian yang relevan

Adapun penelitian yang relevan terkait interaksi keruangan yang dilakukan sebelumnya memiliki penekanan yang berbeda dalam memandang persoalan interaksi keruangan. Tatag Wibiseno (tahun 2002) tentang kajian perubahan penggunaan lahan Kajian Perubahan Penggunaan Lahan Kec. Mranggen Kab. Demak sebagai Kawasan Pinggiran Kota Semarang, dengan menggunakan analisis deskriptif eksploratif kesimpulan yang di kemukakan oleh Tatag adalah Kecamatan Mranggen sebagai wilayah yang berbatasan Langsung dengan kota Semarang memiliki potensi yang besar sebagai kota baru yang mampu dipersiapkan sebagai kota penunjang , karena kawasan ini potensial

sebagai kawasan permukiman, namun aktivitas ekonomi seperti bekerja, belanja masyarakatnya ke Kota Semarang.

Pada tahun yang sama yaitu tahun 2002 penelitian tentang interaksi keruangan di lakukan oleh Satriyo Catur Widodo (2002) dalam Suprpta (2006: 10) dengan judul penelitian Interaksi Kecamatan di Wilayah Pinggiran Metropolitan dengan Kota Induknya (Studi Kasus Kec. Kaliwungu dan Kec. Boja dengan Kota Semarang). Dengan menggunakan Analisis kualitatif dan fariabel Diskriptif Kualitatif dengan variable Migrasi Penduduk, Aliran Barang, Aliran Uang, Hasil rekomendasi yang di kemukakannya adalah Perbaikan Sarana dan Prasarana Jaringan Jalan untuk Kecamatan Boja, Peningkatan Kualitas dan Perkuatan Sarana/ Prasarana Perekonomiandan penyediaan Fasos dan Fasum.

Muh. Zaenal fuad (Tahun 2005) dalam Suprpta (2006 :10) dengan judul penelitian studi faktor-faktor yang mempengaruhi keterkaitan desa kota (studi kasus Desa Purwosari dan Desa Pasir). Dengan metode analisis Kualitatif dan Kuantitatif dengan variable Aliran Barang, Aliran Jasa, Aliran Uang, Global Variabel, Kontektual Variabel dengan hasil penelitian yaitu, Perlu diterapkan adanya pengembangan model Keterkaitan desa kota dan model jaringannya, Perlu adanya peningkatan aspek efek penetasan kebawah yang bisa dirasakan oleh rumah tangga pedesaan dengan membuka akses ke fasilitas pelayanan umum dan pelayanan sosial, Perlu adanya peningkatan peran dan fungsi lapangan pekerjaan pertanian yang masih efektif, bukan justru mengubah lahan pertanian produktif menjadi lahan aktivitas di luar pertanian.

Pada tahun 2006 penelitian tentang interaksi keruangan juga dilakukan oleh Suprpta dengan judul penelitiaan "Ketergantungan Wilayah Kecamatan Mranggen Terhadap Kota Semarang". Dalam penelitiaan ini Suprpta melihat Perkembangan Kecamatan Mranggen merupakan fenomena yang tidak lepas dari hubungan/interaksi yang saling mempengaruhi satu sama lainnya dalam jaringan ekonomi,

perdagangan dan jasa terhadap kota Semarang. Variabel-variabel yang dipakai yaitu: rumah tangga wilayah perbatasan Mranggen dalam memanfaatkan terhadap pelayanan pendidikan dan kesehatan. Keterkaitan pelayanan fisik, yang ada kaitannya dengan daya dukung jalan dalam mendukung aktivitas penduduk. Variabel-variabel yang digunakan yaitu kondisi jaringan jalan terhadap aktivitas yang dilakukan oleh penduduk. Keterkaitan ekonomi, yang ada kaitannya dengan proses pemasaran sehingga terjadi aliran berbagai jenis barang komoditas, variabel-variabel yang digunakan yaitu : kaitannya pola aliran barang, pola konsumsi belanja rumah tangga wilayah perbatasan Mranggen. Hasil penelitiannya diketahui bahwa Kota Semarang mempunyai daya tarik yang tinggi untuk menarik penduduk di Kecamatan Mranggen.

Edy Mulyadi (2007) dengan Judul Penelitian "Pengembangan Ekonomi Wilayah Bogor Barat Dalam Konteks Keterkaitan Desa – Kota" dengan menggunakan pendekatan analisis keterkaitan ekonomi, analisis keterkaitan fisik dan transportasi, analisis sistem pusat pelayanan, dan analisis swot dengan variabel penelitian:

- a. Keterkaitan Ekonomi dan Keterkaitan fisik dan pelayanan transportasi (untuk mengidentifikasi keterkaitan Desa – Kota)
- b. Pola pasar, aliran komoditi, aliran modal, pola belanja dan konsumsi serta keterkaitan produksi (menganalisis keterkaitan ekonomi)
- c. Jalan raya dan pelayanan angkutan ((Menganalisis keterkaitan fisik dan pelayanan transportasi yang mendukung pengembangan wilayah)
- d. Jumlah penduduk dan fasilitas sosial, ekonomi, kesehatan dan peribadatan serta jumlah penduduk (Menganalisis sistem kota-kota sebagai pusat pelayanan dengan kelengkapan fasilitas yang dimilikinya)
- e. Kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman bagi pengembangan ekonomi wilayah (Mengkaji pengembangan ekonomi wilayah).

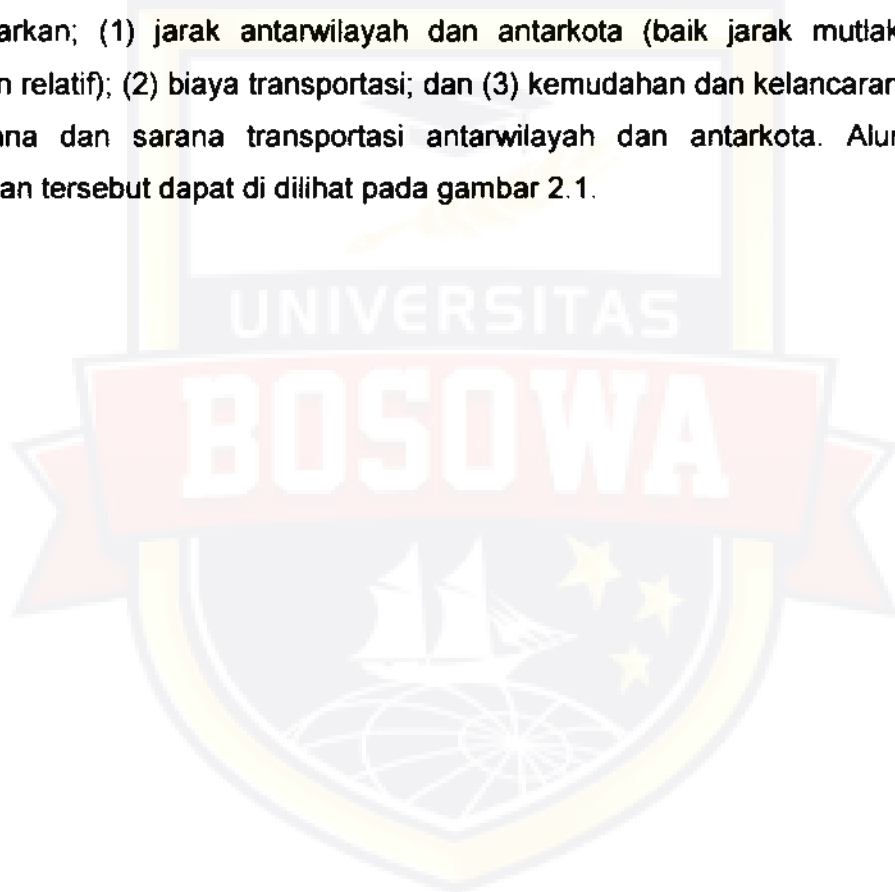
Dengan hasil penelitiannya mengungkapkan kesimpulan dari studi ini adalah adanya keterkaitan wilayah Bogor Barat dengan Kota Bogor dari aspek pola pasar, pola belanja konsumsi yang dilihat dari asal pedagang dan pembeli, dan aliran komoditi, meskipun cenderung mengalir ke Jakarta. Sedangkan aliran modal dan produksi belum berkembang. Keterkaitan yang paling menonjol adalah keterkaitan transportasi dimana kedua wilayah dihubungkan dengan prasarana jalan dan sarana angkutan yang cukup banyak, yang mengindikasikan pergerakan orang untuk tujuan tertentu sangat besar. Dari keterkaitan ini berimplikasi kepada arahan pengembangan wilayah yaitu pengembangan lahan pertanian dan komoditasnya, penguatan petani, perluasan jaringan pemasaran, pengembangan kota-kota kecil dan prasarana transportasi serta mengembangkan keterkaitan antar sektor.

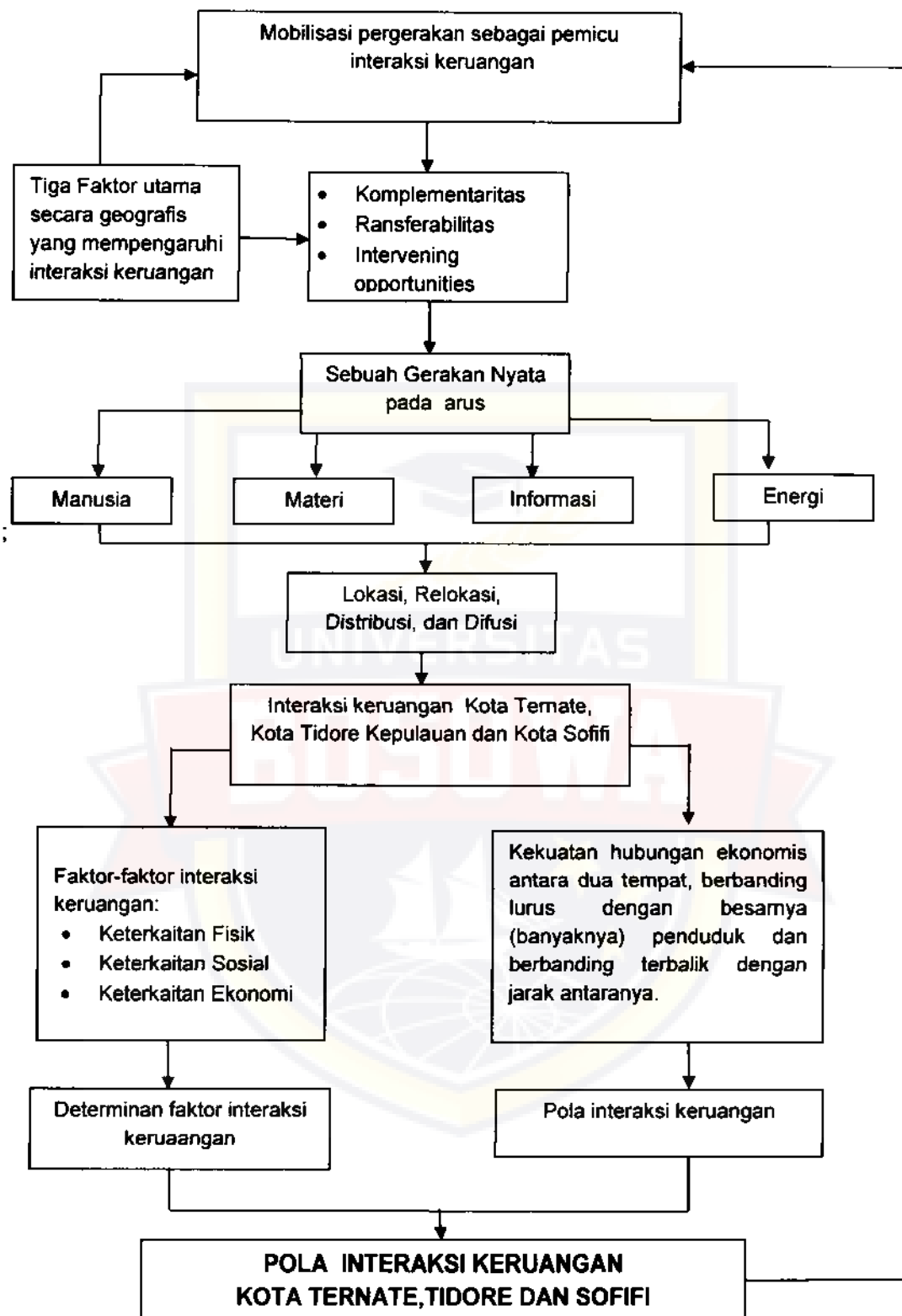
C. Rekonstruksi Teori dan Rumusan Variabel

Dengan menggunakan pendekatan geografi, fenomena interaksi keruangan yang terjadi antara Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi terhadap Kota Ternate tidak terlepas dari tiga faktor utama yaitu faktor wilayah saling melengkapi, kesempatan untuk berintervensi, dan juga kemudahan aksesibilitas. Ke tiga faktor diatas berkaitan dengan pendekatan teori carother yang menyebutkan "Kekuatan hubungan ekonomis antara dua tempat, berbanding lurus dengan besarnya (banyaknya) penduduk dan berbanding terbalik dengan jarak antaranya". dengan menggunakan pendekatan teori carother peneliti akan mengkaji pola interaksi yang terjadi pada ke tiga kota yang menjadi lokasi penelitian yaitu interaksi yang terjadi antara Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi terhadap Kota Ternate . Dalam perencanaan pembangunan wilayah, interaksi yang terjadi di antara ketiga kota ini dalam teori Rondinelli di jelaskan karena terdapat tujuh keterkaitan diantaranya, Keterkaitan fisik (physical linkages), Keterkaitan ekonomi (economic linkages), Keterkaitan sosial (social linkages), Keterkaitan pergerakan penduduk (population movement linkages), Keterkaitan teknologi

(technological linkages), Keterkaitan pelayanan sosial (service social linkages), dan Keterkaitan administrasi, politik dan kelembagaan. Dengan pertimbangan waktu, biaya dan tenaga maka dalam penelitian ini penulis menggunakan tiga keterkaitan dalam melihat faktor yang mendeterminasi terjadinya interaksi keruangan antara Kota Tidore Kepulauan, Kota Sofifi dan Kota Ternate, ketiga keterkaitan itu diantaranya Keterkaitan fisik dengan variabel yang di ukur yaitu, Faktor Moda Transportasi, faktor jarak dan waktu tempuh. Keterkaitan sosial dengan variabel yang diukur yaitu Aliran Informasi serta Pola Hubungan Sosial. Dan keterkaitan ekonomi dengan variabel yang di ukur yaitu Distribusi Barang dan Kegiatan Ekonomi Kota. Dalam perspektif pengembangan wilayah Perkembangan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi, dalam dinamikanya menunjukkan bahwa selain faktor kedekatan jarak yang memudahkan pergerakan jasa angkutan transportasi, juga dipengaruhi oleh faktor motivasi penduduk untuk melakukan perjalanan yang terkondisi akibat faktor tuntutan pemenuhan kebutuhan secara ekonomi dan sosial. Dengan demikian kedua faktor tersebut merupakan determinan yang mendorong proses interaksi keruangan secara fisik, ekonomi dan sosial. Berdasarkan pola pergerakan serta ketersediaan sarana dan prasarana angkutan, secara empiris menunjukkan bahwa kecenderungan arus pergerakan angkutan cukup tinggi dominan ke arah Kota Ternate jika dibandingkan dengan Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi. Artinya, kecenderungan aglomerasi ekonomi yang berkembang pada Kota Ternate, mengondisikan wilayah pasar terbentuk sehingga menjadi motor penggerak interaksi keruangan lebih dominan berkembang kearah Kota Ternate hal ini mengindikasikan pola hubungan ketergantungan yang terkondisi melalui proses interaksi keruangan pada ketiga kota tersebut mengarah pada disparitas antarwilayah dan kesenjangan pelayanan antarkota khususnya Kota Ternate Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi. Untuk lebih jelas keterkaitan serta unsur variabel yang di ukur dapat di lihat pada tabel 2.1.

Kepulauan dan Kota Sofifi yang berorientasi pada hasil produksi yang relatif sama, merekondisi proses intervening opportunity berlangsung dalam arti bahwa sumberdaya alam yang relatif sama mengondisikan interaksi keruangan menjadi melemah dan diperkuat dengan kedudukan Kota Ternate. Ketiga faktor tersebut menjadi determinan interaksi keruangan berlangsung pada Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi, menyebabkan arus pergerakan manusia, barang, materi, informasi dan energi berlangsung secara serentak. Proses tersebut diukur berdasarkan; (1) jarak antarwilayah dan antarkota (baik jarak mutlak maupun relatif); (2) biaya transportasi; dan (3) kemudahan dan kelancaran prasarana dan sarana transportasi antarwilayah dan antarkota. Alur pemikiran tersebut dapat di dilihat pada gambar 2.1.





Gambar 2.1
 Kerangka Pikir Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif karena penelitian kuantitatif sebagai metode yang lebih menekankan pada aspek pengukuran secara obyektif terhadap sebuah fenomena. Pengukuran yang dilakukan pada penelitian ini yaitu mengukur faktor yang mendeterminasi interaksi keruangan dengan menggunakan tiga keterkaitan menurut Teori Randinelli yaitu, keterkaitan aspek fisik, keterkaitan aspek ekonomi dan keterkaitan aspek sosial. Untuk dapat melakukan pengukuran, pada fenomena interaksi keruangan di jabarkan kedalam beberapa komponen variabel. Setiap variable yang di tentukan di ukur dengan memberikan simbol-simbol angka yang berbeda-beda sesuai dengan kategori informasi yang berkaitan dengan variable tersebut. Dengan menggunakan simbol-simbol angka tersebut, teknik perhitungan secara kuantitatif matematik dapat di lakukan sehingga dapat menghasilkan suatu kesimpulan yang belaku umum di dalam suatu parameter.

Tujuan utama dari metodologi ini ialah menjelaskan suatu masalah tetapi menghasilkan generalisasi. Generalisasi ialah suatu kenyataan kebenaran yang terjadi dalam suatu realitas tentang suatu masalah yang di perkirakan akan berlaku pada suatu populasi tertentu. Generalisasi dapat dihasilkan melalui suatu metode perkiraan atau metode estimasi yang umum berlaku didalam statistika induktif. Metode estimasi itu sendiri dilakukan berdasarkan pengukuran terhadap keadaan nyata yang lebih terbatas lingkupnya yang juga sering disebut *sample* dalam penelitian kuantitatif. Jadi, yang diukur dalam penelitian sebenarnya ialah bagian kecil dari populasi atau sering disebut "data". Data ialah contoh nyata dari kenyataan yang dapat diprediksikan ke tingkat realitas dengan

menggunakan metodologi kuantitatif tertentu. Penelitian kuantitatif mengadakan eksplorasi lebih lanjut serta menemukan fakta dan menguji teori-teori yang timbul terkait dengan fenomena interaksi keruangan pada lokasi studi (Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi).

B. Tempat dan waktu penelitian

Lokasi penelitian yaitu di Propinsi Maluku utara tepatnya di Kota Ternate, Kota Sofifi dan Kota Tidore Kepulauan dengan pertimbangan bahwa tingkat interaksi penduduk antara ke tiga wilayah tersebut cukup tinggi khususnya di wilayah propinsi Maluku Utara oleh karena jarak diantara ketiga wilayah tersebut cukup dekat serta faktor ketersediaan sarana dan prasaran perkotaanya. Selain itu penulis tertarik melakukan penelitian interaksi keruangan pada ketiga lokasi ini karena ketiga lokasi ini merupakan wilayah dengan karakteristik gugusan pulau yang memiliki aksesibilitas penghubung nya yaitu menggunakan transportasi darat dan transportasi laut, hal ini berbeda dengan penelitian-penelitian sebelumnya yang penulis temui dimana dominan lokasi studinya memiliki akses penghubung hanya berupa moda transportasi darat. Lokasi studi dalam penelitian ini khususnya pada wilayah pengambilan sampel di batasi pada bagian wilayah tertentu dari ke tiga kota ini yaitu, Kota Tidore Kepulauan yang dibatasi pada kecamatan Tidore dan Kecamatan Tidore Utara, dan Kota Ternate yang dibatasi pada kecamatan Kecamatan Ternate Selatan serta pada Kota Sofifi di batasi pada kecamatan Oba Utara, pembatasan wilayah senantiasa berdasarkan pertimbangan bahwasanya lokasi tersebut lebih representatif dan menjadi pusat aktifitas di Kota Tidore Kepulauan, Kota Ternate dan Kota Sofifi. Waktu penelitian ini dilaksanakan pada bulan Agustus-Desember 2014.



C. Populasi dan sampel

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang di tetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono: 80:2013). Sesuai dengan judul dalam penelitian ini, maka yang

masing-masing lokasi penelitian ini merupakan kecamatan yang sering menunjukkan adanya aktifitas pergerakan dalam melakukan interaksi dari wilayah asal masing-masing ke wilayah tujuan.

Karena ukuran sampel telah diketahui maka Rumus Taro Yamane adalah rumus yang digunakan dalam penelitian ini, dengan persamaan: $N = N / Nd^2 + 1$ (Sumber: Rakhmat 1998:82 dalam Riduan 2013 :65)

Keterangan:

n = Jumlah Sampel

N = Jumlah Populasi

D = Derajat Kecermatan (level of significance), dalam studi ini nilai derajat kecermatan yang diambil adalah sebesar 10% sehingga menunjukkan bahwa tingkat kepercayaan studi sebesar 90%.

Jumlah sampel dapat dilihat sebagai berikut :

1. Sampel Kota Ternate (Kecamatan Ternate Selatan), Dengan menggunakan persamaan $n = N / Nd^2 + 1$ maka,
 $n = 15.013 / 15.013 (0,1)^2 + 1 = 99,33$.
Dari hasil persamaan diatas maka sampel yang dibutuhkan di Kota Ternate (Kecamatan Ternate Selatan) adalah 99 sampel yang di bagi dalam dua kategori yaitu sampel yang melakukan perjalanan Ternate-Tidore sebanyak 50 sampel dan sampel yang melakukan perjalanan Ternate-Sofifi 49 sampel.
2. Sampel Kota Tidore Kepulauan (Kecamatan Tidore), dengan menggunakan persamaan $n = N / Nd^2 + 1$ maka,
 $n = 6.362 / 6.362 (0,1)^2 + 1 = 98,45$
dari hasil persamaan diatas maka sampel yang dibutuhkan di Kota Tidore Kepulauan (Kecamatan Tidore) adalah 98 sampel yang di bagi dalam dua kategori yaitu sampel yang melakukan perjalanan Tidore-Ternate sebanyak 49 sampel dan sampel yang melakukan perjalanan Tidore-Sofifi 49 sampel.

3. Sampel Kota Sofifi (Kecamatan Oba Utara), dengan menggunakan persamaan $n = N \cdot d^2 + 1$ maka,

$$n = 3.746 / 3.746 (0,1)^2 + 1 = 97,39$$

dari hasil persamaan diatas maka sampel yang dibutuhkan pada Kota Sofifi (Kecamatan Tidore) adalah 97 sampel yang di bagi dalam dua kategori yaitu sampel yang melakukan perjalanan Sofifi-Tidore sebanyak 48 sampel dan sampel yang melakukan perjalanan Sofifi-Ternate sebanyak 49 sampel.

Dari hasil perhitungan diatas maka, jumlah total keseluruhan sampel dari ke tiga wilayah ini (Kecamatan Ternate Selatan, Kecamatan Tidore, dan Kecamatan Oba Utara) adalah berjumlah 294 sampel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.1.

Tabel 3.1 Jumlah Populasi Dan Sampel Yang Digunakan

No	Lokasi Pengambilan Sampel	Jumlah Populasi (KK)	Jumlah Sampel (KK)
1	Kota Ternate, (Kecamatan Ternate Selatan)	15.013	99
2	Kota Tidore Kepulauan, (Kecamatan Tidore)	6.362	98
3	Kota Sofifi (Kecamatan Oba Utara)	3.746	97
Total jumlah sampel yang dibutuhkan			294

Hasil Pengolahan 2014

D. Variable Penelitian

Variabel penelitian pada dasarnya adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2014:63). Secara teoritis variabel dapat didefinisikan sebagai atribut seseorang, atau obyek, yang mempunyai "variasi" antara satu orang dengan orang yang lain atau suatu obyek dengan obyek yang lain (Hatch dan Farhady, 1981 dalam Sugiyono, 2014:63). Sugiyono (2014:64), dalam bukunya Metode Penelitian Kombinasi menyebutkan, variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang,

obek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Penggunaan jenis variabel sangat tergantung pada jenis rumusan masalah dalam sebuah penelitian. Jenis rumusan masalah dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis yaitu, rumusan masalah yang pertama adalah jenis rumusan masalah deskriptif yang merupakan suatu rumusan masalah yang berkenaan dengan pertanyaan terhadap keberadaan variabel mandiri (Sugiyono, 2004:59). Pada rumusan masalah pertama dengan menggunakan rumus gravitasi yang di perkenalkan oleh W.J. Reilly, penulis ingin melihat model interaksi keruangan yang terjadi antara Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi terhadap Kota Ternate.

Sedangkan pada rumusan masalah kedua dalam penelitian ini yaitu jenis rumusan masalah asosiatif yang merupakan suatu hubungan antara dua variabel atau lebih (Sugiyono, 2004:61). Dalam rumusan masalah ke terdapat dua jenis variabel yaitu variabel independen dan variabel dependen.

1. Independen Variabel (Variabel X)

Adalah variabel yang sering disebut sebagai variabel *stimulus*, *prediktor*, *antecedent*. Dalam bahasa Indonesia sering disebut variabel bebas. Variabel bebas adalah merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat) (Sugiyoni, 2014:64). Variabel independen dalam penelitian ini yaitu terdiri dari :

Moda Transportasi (X_1)

Klasifikasi :

Memadai: jika sarana transportasi yang tersedia saat ini secara kualitas maupun kuantitas dapat mengangkut penumpang ke dan dari Ternate Tidore serta Siffi.

Cukup: jika sarana transportasi yang tersedia saat ini secara kualitas maupun kuantitas dapat mengangkut penumpang ke dan dari Ternate Tidore serta Siffi hanya dalam waktu-waktu tertentu saja.

Kurang : jika sarana transportasi yang tersedia saat ini secara kualitas maupun kuantitas belum dapat mengangkut ke dan dari Ternate Tidore serta Sififi secara maksimal.

Waktu Tempuh (X_2)

Klasifikasi

Dekat: jika waktu tempuh ≤ 15 menit.

Sedang: Jika waktu tempuh antara 15-60 menit.

Jauh: jika waktu tempuh ≥ 60 menit

Jarak Tempuh (X_3) :

Klasifikasi :

Dekat. Jika Jarak Tempuh < 1.5 Km

Sedang: jika jarak tempuh 2 Km

Jauh: jika jarak tempuh > 2 Km

Aliran Distribusi Barang (X_4):

Klasifikasi :

Tinggi: Jika distribusi barang dilakukan setiap hari .

Sedang: Jika distribusi barang dilakukan setiap minggu .

Rendah: Jika distribusi barang dilakukan lebih dari satu minggu .

Kegiatan Ekonomi Kota (X_5)

Klasifikasi:

Tinggi: Hasil Produksi berupa sumber daya alam dan produksi kebutuhan hidup lainnya Tinggi

Sedang: Hasil Produksi berupa sumber daya alam dan produksi kebutuhan hidup lainnya Sedang

Rendah: Hasil Produksi berupa sumber daya alam produksi kebutuhan hidup lainnya rendah

Pola Aliran Informasi (X_6)

Pola Aliran informasi merupakan salah satu tipe dari keterkaitan antar wilayah yang di tinjau dari aspek interaksi secara sosial yang terjadi baik aliran informasi secara langsung maupun aliran informasi dengan menggunakan media :

secara langsung dan bisa diukur dengan cara yang tidak langsung pula, atau data yang penyajiannya berdasarkan gambaran deskriptif, kemudian data yang diperoleh tersebut bersumber dari data primer dan data sekunder, data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung melalui pengamatan langsung ke lapangan atau lokasi penelitian, Sedangkan data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui dokumen-dokumen resmi menyangkut penelitian ini yang didapatkan dari berbagai instansi yang terkait misalnya : BPS, Dinas Perhubungan, BAPPEDA. Dari penjelasan diatas kebutuhan data dalam penelitian sesuai dengan jenis dan sumber data dapat dilihat pada tabel 3.2.

Tabel 3.2. Kebutuhan Data Penelitian

No	Jenis Data	Sumber Data	Kegunaan
1	Jenis Data Primer Perspektif masyarakat terhadap Moda transportasi yang digunakan, waktu tempuh serta jarak tempuh pada ke tiga wilayah studi	• Sampel Sampel dari ketiga wilayah studi, yaitu Kecamatan Temate Selatan, Kecamatan Tidore dan Kecamatan Obi Utara yang sering melakukan perjalanan antar wilayah (ketiga lokasi studi)	Untuk menganalisis proses interaksi keruangan dari keterkaitan secara fisik
2	Pola Aliran Informasi yang dilakukan oleh masyarakat pada ketiga lokasi studi	• Sampel Sampel dari ketiga wilayah studi, yaitu Kecamatan Temate Selatan, Kecamatan Tidore dan Kecamatan Obi Utara yang Melakukan pengiriman informasi pada daerah yang dituju (pada ketiga lokasi studi)	Untuk menganalisis proses interaksi keruangan dari keterkaitan secara sosial.
3	Perspektif masyarakat terhadap ketersediaan sarana sosial pada daerah tujuan	Sampel Sampel dari ketiga wilayah studi, yaitu Kecamatan Temate Selatan, Kecamatan Tidore dan Kecamatan Obi Utara yang sering melakukan perjalanan antar wilayah	Sebagai data dalam menganalisis faktor keterkaitan wilayah secara sosial.

		(ketiga lokasi studi)	
4	Pola Distribusi Barang	<ul style="list-style-type: none"> • Pola distribusi barang yang dilakukan oleh masyarakat pada ketiga wilayah studi. 	Sebagai data dalam menganalisis faktor keterkaitan wilayah secara ekonomi.
1	Jenis Data Sekunder Data kondisi eksisting wilayah (Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi)	<ul style="list-style-type: none"> • BPS Kota Ternate dan Kota Tidore Kepulauan, • Bappeda Kota Ternate dan Kota Tidore Kepulauan • DISHUB Kota Ternate dan Kota Tidore Kepulauan • Kecamatan Ternate Selatan, Kecamatan Tidore dan Kecamatan Oba Utara 	Untuk mendapatkan gambaran wilayah studi
2	Data Kependudukan <ul style="list-style-type: none"> • Jumlah Penduduk ke tiga Kota untuk lima tahun terakhir • Jumlah penduduk Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate dirinci perkecamatan • Jumlah penduduk menurut mata pencaharian • Jumlah penduduk menurut jenis kegiatan 	<ul style="list-style-type: none"> • BPS Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate • Kantor Kecamatan Ternate selatan, Kecamatan Tidore dan Kecamatan Oba Utara. 	<ul style="list-style-type: none"> • Untuk menentukan jumlah sampel • Sebagai data pendukung dalam menganalisis masalah terkait interaksi keruangan pada ketiga lokasi studi
3	Data moda dan sarana Transportasi, serta data jumlah penumpang pengguna transportasi masal pada Ketiga wilayah, baik transportasi darat maupun laut.	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas Perhubungan Provinsi Maluku Utara, Dinas Perhubungan Kota Tidore Kepulauan, serta Dinas Perhubungan Kota Ternate 	Di jadikan data pendukung dalam mengkaji proses interaksi keruangan secara fisik
4	Data jumlah sarana pelayanan sosial pada ketiga lokasi studi	<ul style="list-style-type: none"> • BPS Kota Tidore Kepulauan • BPS Kota Ternate • BAPEDDA Kota Tidore Kepulauan • BAPEDDA Kota Ternate 	Sebagai data pendukung dalam mengkaji proses interaksi keruangan secara sosial.

Sumber : Hasil Pengolahan 2014

F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengambilan data adalah salah satu bagian kegiatan yang sangat penting, jika teknik dalam pengambilan data menggunakan cara yang kurang tepat maka data yang di peroleh pun akan kurang akurat dan kemudian akan berpengaruh pada proses analisis dan hasil penelitian. Teknik Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- **Observasi atau pengamatan** ke lokasi penelitian dengan menggunakan cheklis guna mendapatkan gambaran dari kondisi yang ingin diteliti.
- **Teknik Survey dengan menggunakan kuesioner** yaitu sejumlah pertanyaan sesuai dengan data yang dibutuhkan terkait dengan variabel yang digunakan.
- **dokumentasi**, yaitu dengan mempelajari dokumen yang berasal dari dinas/ instansi maupun literatur-literatur yang berkaitan dengan maksud dari penelitian ini. Studi dokumentasi berkaitan dengan kebutuhan data yang tertulis dan sudah disajikan oleh pihak yang berkepentingan dalam hal ini pemerintah maupun swasta.

G. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah semua alat yang digunakan untuk mengumpulkan, memeriksa, menyelidiki suatu masalah, atau mengumpulkan, mengolah, menganalisa dan menyajikan data-data secara sistematis serta objektif dengan tujuan memecahkan suatu persoalan atau menguji suatu hipotesis diantaranya. Selain itu instrumen penelitian juga digunakan untuk mengukur nilai variabel yang diteliti. Dengan demikian jumlah instrumen yang akan digunakan untuk penelitian akan tergantung pada jumlah variabel yang diteliti (Sugiyono,2014:135). Instrumen-instrumen penelitian sudah ada yang dibakukan, tetapi masih ada yang dibuat peneliti sendiri (Sugiyono,2014:135).

Dalam penelitian ini Instrumen yang di gunakan untuk mengukur setiap variabel yaitu berupa kuesioner. Kuesioner penelitian akan digunakan untuk melakukan pengukuran dengan tujuan menghasilkan data kuantitatif yang akurat, maka Kuesioner dalam penelitian ini menggunakan skala pengukuran berupa *Skala Likert*. Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang terkait fenomena interaksi keruangan pada ketiga lokasi penelitian yaitu, Kota Tidore Kepulauan Kota Ternate dan Kota Sofifi. Dengan skala likert, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Dalam menjaring data ordinal untuk keperluan analisis kuantitatif, maka Indikator yang digunakan dalam variabel penelitian ini berupa

- Tinggi yang di beri skor: 3
- Sedang yang diberi skor: 2
- Rendah yang diberi skor: 1

Bentuk kuesioner penelitian ini dapat dilihat pada lampiran.

H. Analisis Data

Data yang telah diperoleh layak nya di analisis untuk keakuratan tujuan yang ingin didapatkan dalam penyusunan laporan ini, oleh karena itu teknik analisis sangat menentukan dalam mengolah dan menganalisa data yang telah diperoleh, metode analisis yang digunakan adalah metode analisis kualitatif dan kuantitatif, metode analisis kualitatif adalah metode analisis yang pemaparannya secara deskriptif kualitatif mengenai data yang diperoleh yang kemudian dapat memuat kesimpulan yang kuat dan akurat, sedangkan metode analisis kuantitatif adalah metode analisis yang pemaparannya dalam bentuk angka-angka. Teknik pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan penghitungan komputer program SPSS (*Statistical Product and Service Solution*) karena program ini memiliki kemampuan analisis statistik cukup tinggi serta sistem manajemen data pada lingkungan grafis menggunakan menu-menu dekriptif dan kotak-kotak dialog

sederhana, sehingga mudah dipahami cara pengoperasiannya (Sugianto, 2007: 1).

berikut ini beberapa alat analisis kuantitatif yang digunakan dalam menganalisa data :

1. Analisis Gravitasi

Dalam menganalisis Model Interaksi keruangan pendekatan untuk melihat atau menilai hubungan antar daerah yaitu dengan model gravitasi. Disini, daerah dianggap suatu massa. Hubungan antar daerah dipersamakan dengan hubungan antar massa. Massa wilayah juga mempunyai daya tarik, sehingga terjadi pengaruh-mempengaruhi antar daerah sebagai perwujudan kekuatan Tarik menarik antar daerah. Untuk melihat interaksi yang terjadi antara Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi terhadap Kota Ternate sebagai lokasi penelitian dengan persamaan

$$I = \frac{P_1 \cdot P_2}{d^2}$$

Dimana :

I = Interaksi di antara kedua region

$P^1 P^2$ = Jumlah penduduk masing-masing region

d = Jarak di antara ke dua region

Dimana kekuatan tarik menarik antara dua benda meningkat mengikuti produk massanya dan berkurang/ berbanding terbalik mengikuti distansi (jarak) antara keduanya.

2. Analisis Regresi Linier Berganda

Dalam penelitian ini untuk menyelesaikan rumusan masalah kedua guna mengetahui faktor-faktor yang mendeterminasi pola interaksi keruangan Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi terhadap Kota Ternate digunakan analisis regresi linier berganda dimana adalah hubungan secara linear tujuh (7) variabel independen dalam penelitian ini (X1,

X2,...X7) dengan variabel dependen (Y). Analisis ini untuk mengetahui hubungan antara variabel Faktor moda Transportasi (X1), Moda Transportasi, (X2) Faktor Jarak Tempuh, (X3) Waktu Tempuh (X4), Distribusi Barang (X5), Kegiatan Ekonomi Kota (X5), Pola Aliran Informasi (X6), dan Pola Hubungan Sosial (X7) dengan variabel terpengaruhnya yaitu Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi apakah masing-masing variabel independen berhubungan positif atau negatif dan untuk memprediksi nilai dari variabel dependen apabila nilai variabel independen mengalami kenaikan atau penurunan hal ini dilakukan dengan menggunakan aplikasi program *statistical product and service solution* (SPSS). Data yang digunakan biasanya berskala interval atau rasio.

Persamaan regresi linear berganda sebagai berikut:

$$Y' = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

Keterangan:

Y' = Variabel dependen (nilai yang diprediksikan)

X1 dan X2..Xn = Variabel independen

a = Konstanta (nilai Y' apabila X1, X2.....Xn = 0)

b = Koefisien regresi (nilai peningkatan ataupun penurunan)

berikut langkah langkah yang dilakukan terkait pengolahan data,

Pengolahan data menurut Hasan (2006: 24) meliputi kegiatan:

1. Editing

Editing adalah pengecekan atau pengoreksian data yang telah terkumpul, tujuannya untuk menghilangkan kesalahan-kesalahan yang terdapat pada pencatatan dilapangan dan bersifat koreksi.

2. Coding (Pengkodean)

Coding adalah pemberian kode-kode pada tiap-tiap data yang termasuk dalam katagori yang sama. Kode adalah isyarat yang dibuat dalam bentuk angka atau huruf yang



memberikan petunjuk atau identitas pada suatu informasi atau data yang akan dianalisis.

3. Pemberian skor atau nilai

Dalam pemberian skor digunakan skala Likert yang merupakan salah satu cara untuk menentukan skor.

4. Tabulasi

Tabulasi adalah pembuatan tabel-tabel yang berisi data yang telah diberi kode sesuai dengan analisis yang dibutuhkan. Dalam melakukan tabulasi diperlukan ketelitian agar tidak terjadi kesalahan. Tabel hasil Tabulasi dapat berbentuk:

- a. Tabel pemindahan, yaitu tabel tempat memindahkan kode-kode dari kuesioner atau pencatatan pengamatan. Tabel ini berfungsi sebagai arsip.
- b. Tabel biasa, adalah tabel yang disusun berdasar sifat responden tertentu dan tujuan tertentu.
- c. Tabel analisis, tabel yang memuat suatu jenis informasi yang telah dianalisa (Hasan, 2006: 20)

Setelah data dari responden atau sumber data terkumpul maka akan dilakukan pengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah.

I. Definisi Operasional

Untuk dapat memudahkan pengertian dan gambaran yang jelas terhadap variable yang diangkat dalam penelitian ini serta meyamakan persepsi dalam menginterpretasi, maka defenisi operasional dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Pola interaksi dalam penelitian ini yaitu, tingkat hubungan antara wilayah dalam hal ini Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi

terhadap Kota Ternate yang dilihat melalui keterkaitan fisik, keterkaitan sosial, dan keterkaitan ekonomi dengan variabel yang diukur berupa Moda Transportasi, Jarak Tempuh, Waktu Tempuh, Pola Aliran Barang, Kegiatan Ekonomi Kota, Pola Aliran Informasi dan Pola Hubungan Sosial.

- b. Sarana transportasi dalam penelitian ini yaitu, Jenis angkutan yang digunakan dalam menggerakkan barang dan penumpang dari daerah asal menuju ke daerah tujuan pada tempat penelitian. Jenis angkutan yang terdapat di lokasi penelitian diantaranya, kapal Ferry, speed boat, dan kapal motor kayu.
- c. Jarak Tempuh dalam penelitian ini yaitu, ukuran yang digunakan untuk mengukur jauh dekatnya daerah asal menuju daerah tujuan
- d. Waktu Tempuh dalam penelitian ini yaitu, ukuran dengan menggunakan waktu untuk mengukur jarak daerah asal menuju daerah tujuan
- e. Aliran distribusi barang dalam penelitian ini yaitu intensitas distribusi barang akibat permintaan masyarakat akan barang yang terjadi di tidak wilayah penelitian (Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi). Baik untuk digunakan sebagai pemenuhan kebutuhan pribadi masyarakat maupun kegunaan untuk berdagang.
- f. Sistem Aktifitas Kota dalam penelitian ini di ukur dengan banyaknya produksi dan distribusi aliran barang yang terjadi pada ketiga wilayah penelitian (Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi)
- g. Pola aliran informasi dalam penelitian ini yaitu, proses pertukaran informasi yang terjadi pada lokasi studi baik dari daerah asal menuju daerah tujuan maupun sebaliknya.
- h. Pola Hubungan Sosial dalam penelitian ini yaitu, intensitas interaksi sosial yang terjadi pada masyarakat ketiga wilayah penelitian (Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi)

BAB IV

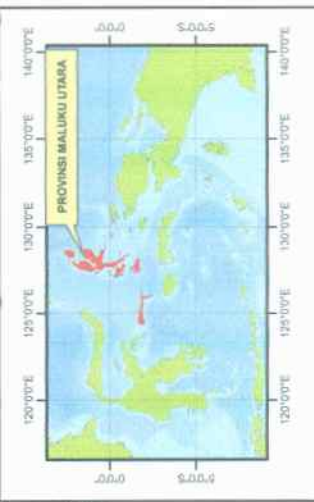
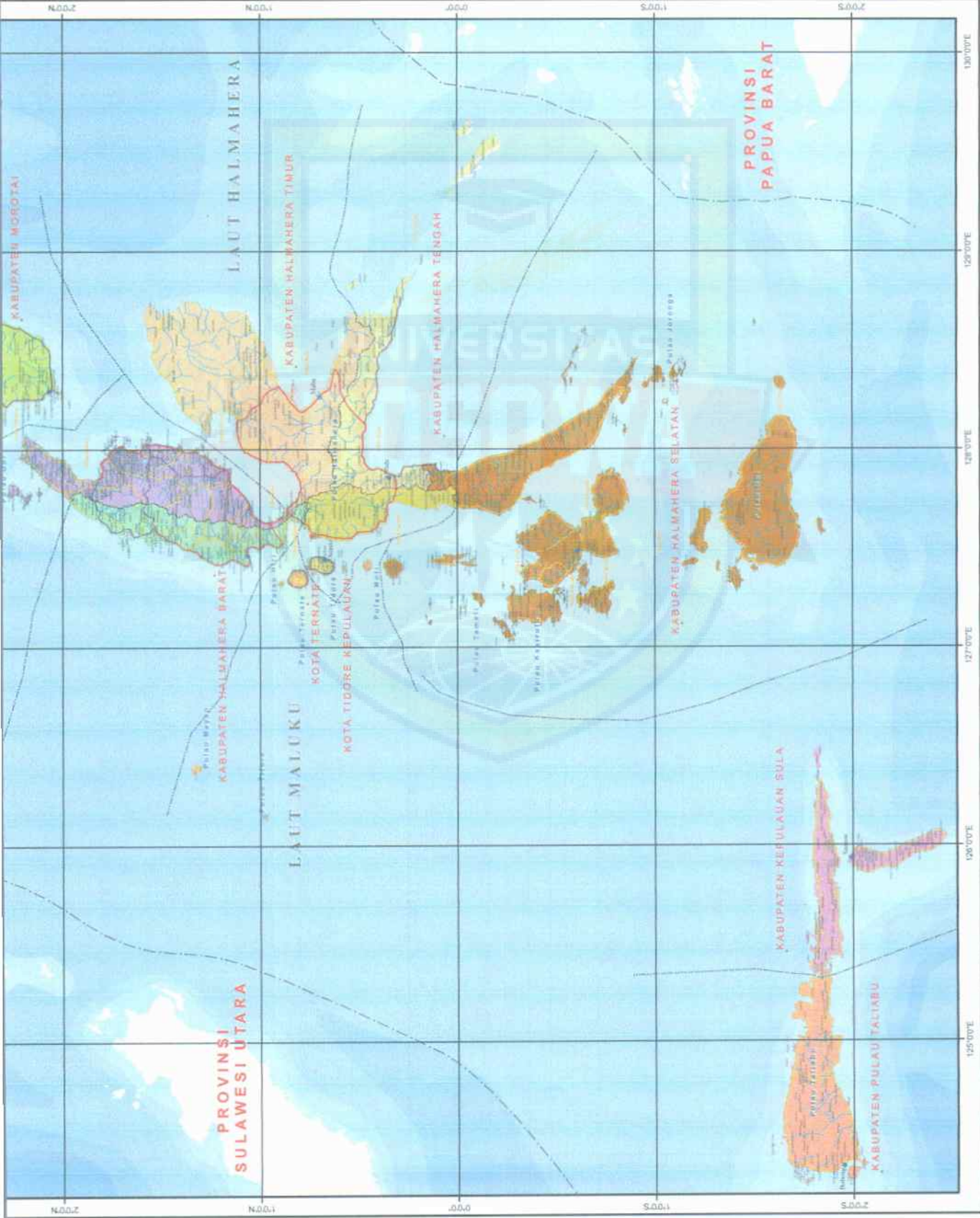
GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

A. Aspek Fisik Dasar

1. Geografis Wilayah

Maluku Utara secara geografis adalah daerah kepulauan, letaknya yang strategis berada di bibir pasifik secara global memiliki potensi yang besar. Secara geografis Maluku Utara berada pada 3° LU – 3° LS dan 124° BT – 129° BT, berbatasan langsung dengan Samudera Pasifik di sebelah utara, dan laut Seram disebelah selatan, sebelah timur berbatasan dengan laut Halmahera, sebelah barat berbatasan dengan laut Maluku.

Dengan luas wilayah $145.801,10 \text{ Km}^2$ yang secara administrasi pemerintahan meliputi 2 kabupaten dan 1 kota, kabupaten Maluku utara, kabupaten Halmahera tengah dan kota Ternate. kemudian terjadi pemekaran wilayah pada tahun 2003 dan tahun 2004 yang kemudian dari 3 Wilayah administrasi tersebut menjadi 7 Kabupaten dan 2 Kota, yakni Kab. Halmahera Tengah, kab, Halmahera Timur, Kab. Halmahera barat, Kab. Halmahera Utara, Kab. Halmahera Selatan, Kab. Kepulauan Sula, Kabupaten Pulau Morotai, Kota Ternate dan Kota Tidore Kepulauan. Lokasi penelitian ini terdiri dari 3 lokasi yaitu Ternate, Tidore dan Sofifi namun hingga saat ini Sofifi yang merupakan Ibu Kota Provinsi Maluku Utara dan belum dimekarkan dari kota induknya Kota Tidore Kepulauan Kepulauan sebagai Kota Madya, Ibu Kota Provinsi Maluku Utara, sehingga wilayah sofifi masih menjadi bagian dari wilayah administratif Kota Tidore Kepulauan Kepulauan.



Proyeksi : Universal Transverse Mercator (Zona 51S)
 System Grid : Geografis dan UTM
 Datum : WGS 1984



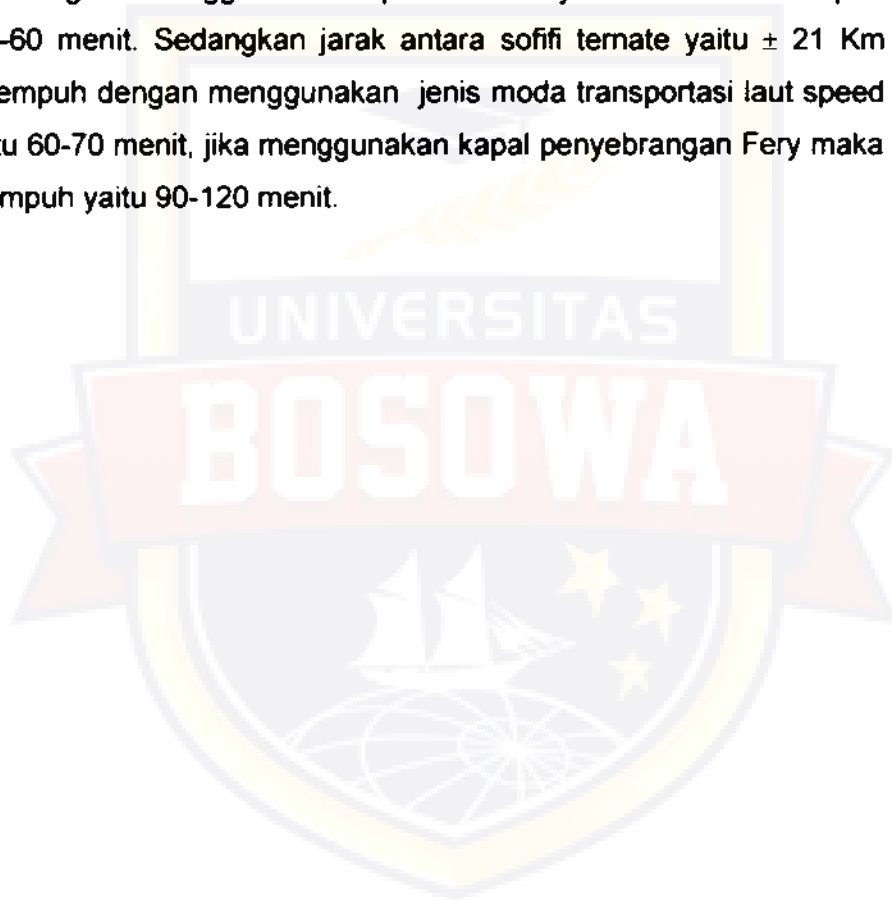
- Keterangan :**
- Batas Administrasi :**
 - Batas Provinsi
 - Batas Kabupaten
 - Perhubungan :**
 - Jalan Arteri
 - Jalan Kolektor
 - Jalan Lokal
 - Peraliran :**
 - Sungai
 - Laut
 - KABUPATEN / KOTA :**
 - Kab. Halmahera Barat
 - Kab. Halmahera Selatan
 - Kab. Halmahera Tengah
 - Kab. Halmahera Timur
 - Kab. Halmahera Utara
 - Kab. Kepulauan Sula
 - Kab. Pulau Morotai
 - Kab. Pulau Taliabu
 - Kota Ternate
 - Kota Tidore Kepulauan

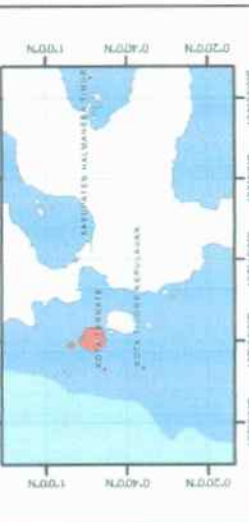
Menasivisa / NIM
ANSAR A. HAMID / MPW 4512035
 Konsul / Pembimbing
 - Dr. Ir. BATARA SURYA, M.Si.
 - Dr. Ir. AGUS SALIM, M.Si.
 Sumber: Peta
 - Peta RBI Skala 1:50.000 BIG
 - RTRW Provinsi Maluku Utara
 - Hasil Interpretasi Citra Satelit ALOS Tahun 2010
MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA "45"

Ternate, Tidore dan Sofifi adalah 3 wilayah yang berbeda pulau, karena geografis wilayah Maluku Utara adalah kepulauan dan ketersediaan sarana dan prasarana publik yang lebih memadai dan terkonsentrasi di kota Ternate maka salah satu jenis angkutan yang menghubungkan wilayah Ternate, Tidore dan Sofifi dan wilayah hinterland lainnya yaitu dengan moda angkutan darat, laut, dan udara. Sarana angkutan laut adalah jenis angkutan yang pada umumnya digunakan dalam penyebrangan antar pulau yang terdiri dari kecamatan, maupun kabupaten-kabupaten lainnya, wilayah Maluku utara memiliki \pm 326 pulau, terdiri dari pulau besar dan kecil baik yang berpenghuni maupun tidak.

Pulau Tidore dan Sofifi sendiri dikelilingi oleh laut dan untuk melakukan perjalanan antar wilayah misalnya ke Pulau Ternate maupun ke wilayah lainnya maka moda transportasi yang digunakan adalah jenis moda transportasi darat berupa angkutan umum dan juga transportasi laut seperti speed boat, kapal motor kayu, dan Kapal penyebrangan Fery. Wilayah administrasi Kota Tidore Kepulauan Kepulauan terdapat 8 kecamatan, dengan luas wilayah keseluruhan 1.550,37 Km² dengan jumlah penduduk 92.564 jiwa, dengan ibu kotanya adalah Kecamatan Tidore. Kota Ternate juga adalah wilayah administrasi dimana terdapat tujuh kecamatan dengan ibukotanya Kecamatan Ternate Tengah, Kota Ternate sendiri dihuni oleh 191.053 jiwa dengan luas wilayah Luas daratan Kota Ternate sebesar 162,03 km², sementara lautannya 5.547,55 km², jarak antara Kota Ternate dengan Kota Tidore Kepulauan yaitu \pm 9 Km, dengan waktu tempuh menggunakan moda transportasi laut melalui pelabuhan penyebrangan yang berada di Kecamatan Tidore Utara tepatnya di Kelurahan Rum, dengan menggunakan jenis moda transportasi berupa speed boat yaitu 8 – 10 menit, jika menggunakan kapal penyebrangan Fery maka waktu tempuh yaitu 20 - 30 menit, sedangkan menggunakan kapal motor kayu maka waktu tempuh yaitu 30-40 menit.

Ketiga sarana penyebrangan antara Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate ini yang paling sering digunakan sebagai untuk menyebrangkan orang adalah speed boat dengan pertimbangan waktu tempuh yang lebih cepat dibanding sarana angkutan lainnya. Jarak antara Tidore-Sofifi adalah ± 21 Km yang ditempuh dengan menggunakan tiga jenis moda transportasi laut yaitu speed boat yaitu 25-30 menit, jika menggunakan kapal penyebrangan Fery maka waktu tempuh yaitu 40-60 menit, sedangkan menggunakan kapal motor kayu maka waktu tempuh yaitu 40-60 menit. Sedangkan jarak antara sofifi ternate yaitu ± 21 Km yang ditempuh dengan menggunakan jenis moda transportasi laut speed boat yaitu 60-70 menit, jika menggunakan kapal penyebrangan Fery maka waktu tempuh yaitu 90-120 menit.





Proyeksi Peta

Proyeksi : Universal Transverse Mercator (Zona 51S)
 System Grid : Geografis dan UTM
 Datum : WGS 1984



- Keterangan :
- Batas Pulau
 - Batas Kecamatan
 - Batas Kelurahan
 - Jalan Kolektor Primer
 - Jalan Kolektor Sekunder
 - Jalan Lokal
 - Sungai

- Kec. Hiri
- Kec. Pulau Ternate
- Kec. Ternate Selatan
- Kec. Ternate Tengah
- Kec. Ternate Utara

Mahasiswa / NIM

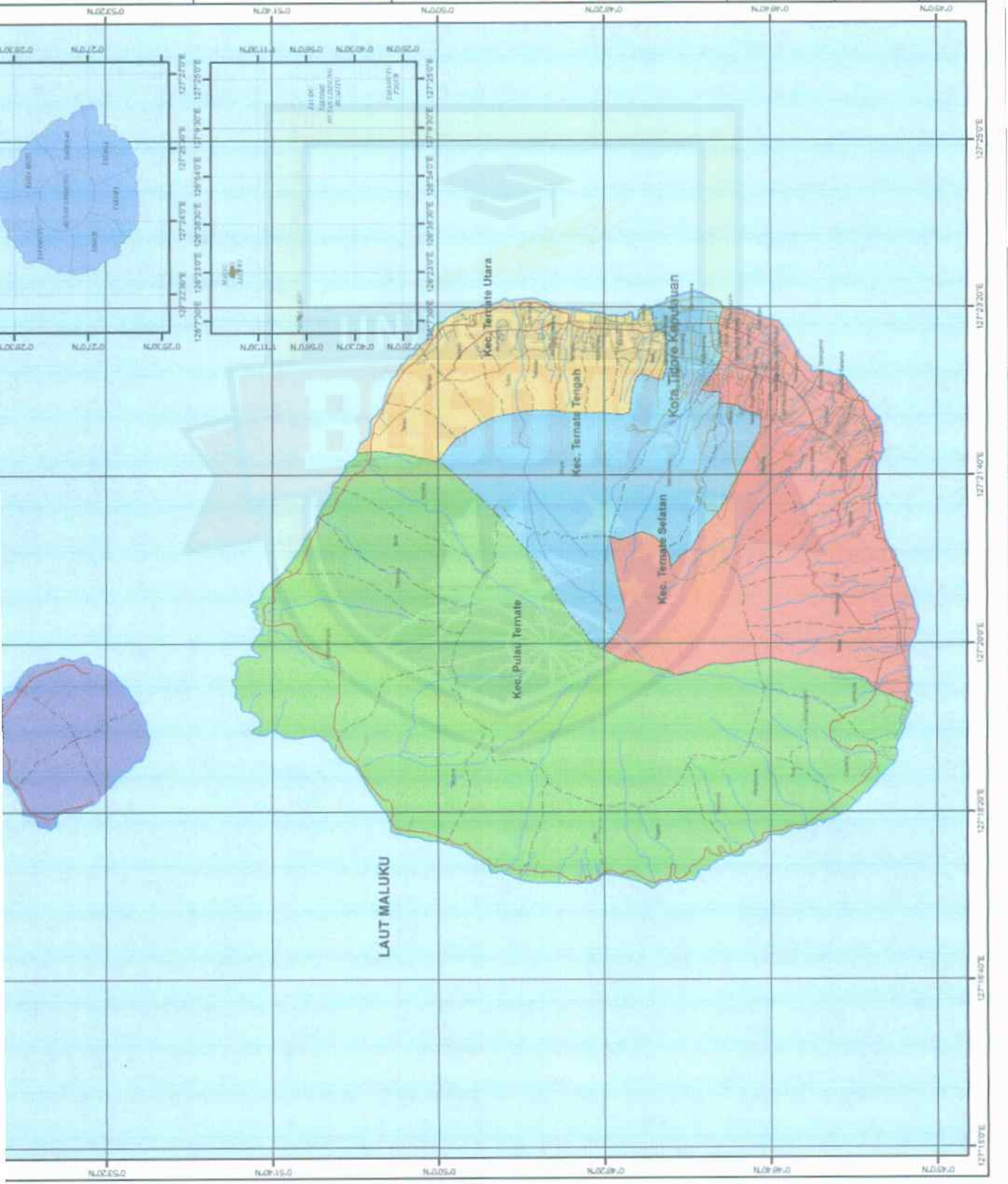
ANSAR A. HAMID / MPW 4512035

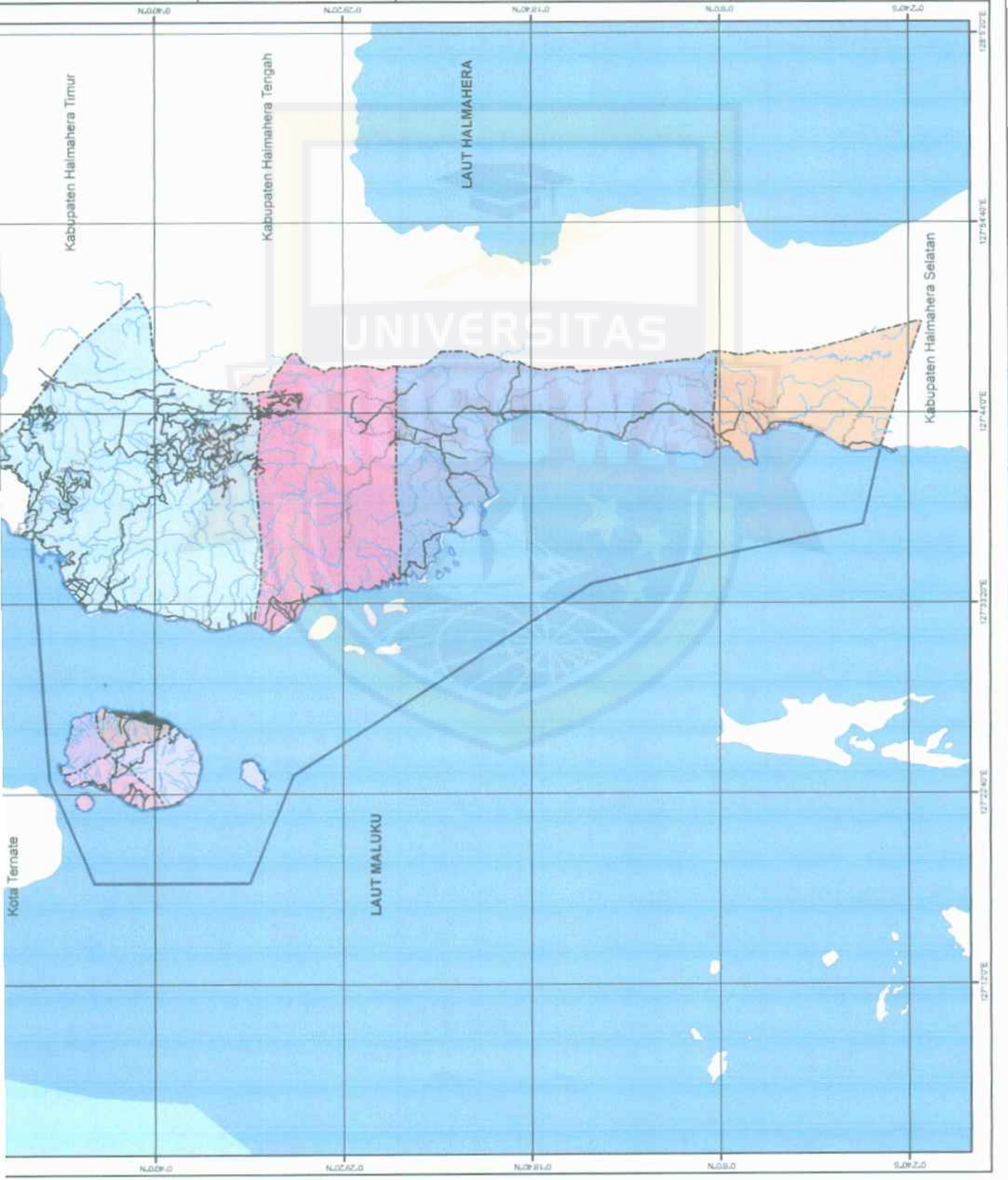
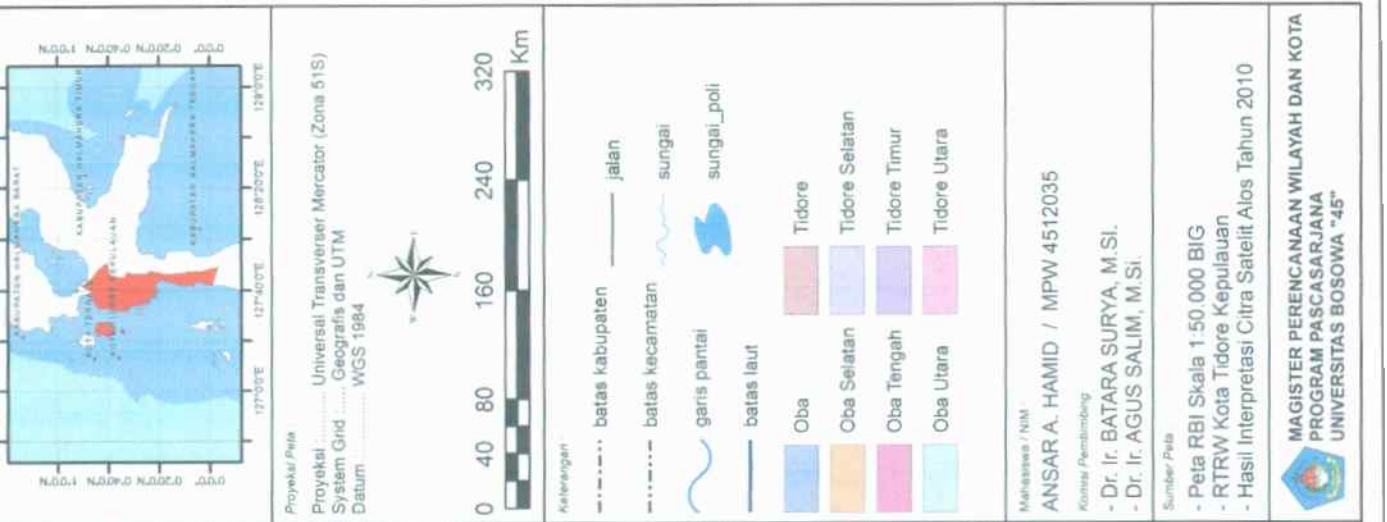
Kampus Pembimbing

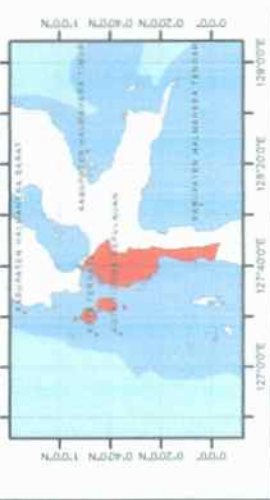
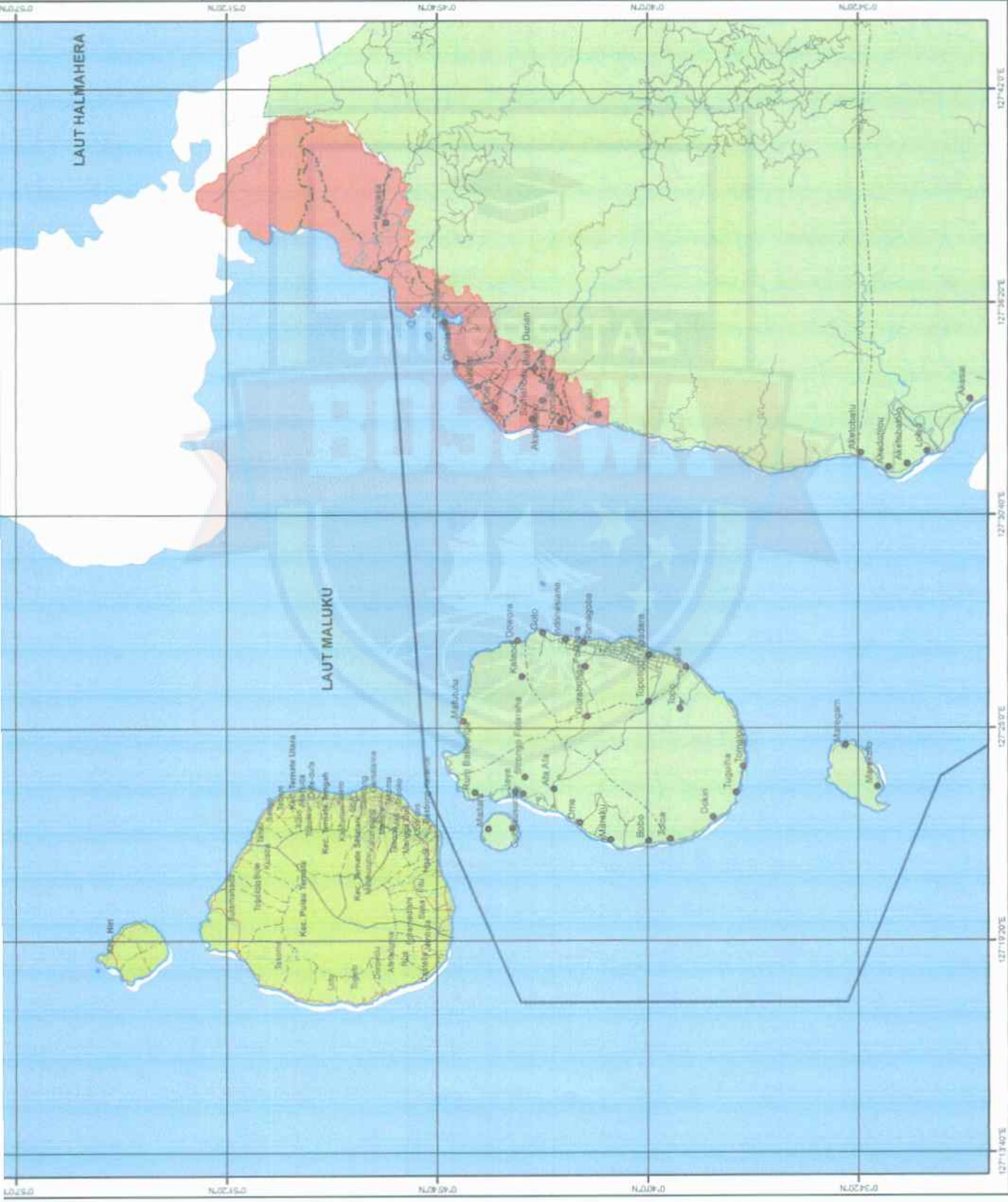
- Dr. Ir. BATARA SURYA, M.Si.
- Dr. Ir. AGUS SALIM, M.Si.

Sumber Peta

- Peta RBI Skala 1:50.000 BIG
- RTRW Kota Tidore Kepulauan
- Hasil Interpretasi Citra Satelit ALOS Tahun 2010







Proyeksi Peta : Universal Transverser Mercator (Zona 51S)
 System Grid : Geografis dan UTM
 Datum : WGS 1984



- Keterangan**
- batas kabupaten
 - batas kecamatan
 - ~~~~~ garis pantai
 - batas laut
 - jalan
 - ~~~~~ sungai
 - ~~~~~ sungai_poli
 - Kota Ternate
 - Kota Sofifi
 - Kota Tidore Kepulauan

Mahasiswa / NIM
ANSAR A. HAMID / MPW 4512035
 Dosen Pembimbing
 - Dr. Ir. BATARA SURYA, M.Si.
 - Dr. Ir. AGUS SALIM, M.Si.
 Sumber Peta
 - Peta RBI Skala 1:50.000 BIG
 - RTRW Kota Tidore Kepulauan
 - Hasil Interpretasi Citra Satelit Alos Tahun 2010

MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA "45"

2. Iklim dan Kondisi Topografi

Kota Tidore Kepulauan maupun Kota Ternate memiliki iklim yang tidak jauh berbeda, begitu pula dengan wilayah-wilayah lainya di Maluku Utara yakni iklim tropis, yang mana sangat dipengaruhi oleh iklim laut yang biasanya heterogen sesuai dengan indikasi umum iklim tropis. Berdasarkan pencatatan stasiun klimatologi, rata-rata temperatur di kota Ternate dan sekitarnya sepanjang tahun 2013 sekitar 26,7 °C, dengan suhu minimum 23,5 °C dan suhu maksimum 31,1 °C, dengan iklim yang demikian sangat menunjang dalam pengembangan sektor pertanian hal ini dapat dilihat sebagaimana sektor pertanian sebagai salah satu sektor potensial yang terdapat di Maluku utara terutama wilayah Kota Tidore Kepulauan, Sofifi maupun Kota Ternate dengan hasil buminya seperti rempah-rempah, sayuran dan hasil-hasil pertanian lainya yang melimpah dan di ekspor ke luar daerah, Kota Tidore Kepulauan adalah pulau yang dikelilingi oleh laut begitu pula dengan Kota Ternate adalah pulau tersendiri. Kondisi daratan Kota Tidore Kepulauan terdiri dari datar, landai sampai curam.

Dengan ketinggian mulai dari 0 meter Dari permukaan laut dan terdapat gunung kie Matubu dengan ketinggian 2262 dari permukaan laut, sedangkan di Pulau Ternate terdapat gunung Gamalama dengan ketinggian 1025 meter Dari permukaan laut. Sebagian besar kelurahan/ desa yang terdapat di Kota Tidore Kepulauan dan Ternate berada di wilayah pesisir dan sebagian kecil dari itu terdapat di wilayah pegunungan.

B. Aspek Demografis

Penduduk pada dasarnya adalah potensi dalam sebuah proses pembangunan sekaligus bagian yang terlibat langsung dalam proses tersebut, mengingat bahwa penduduk dengan segala potensinya dapat mengelola potensi sumber daya alam yang terdapat dalam wilayahnya, penduduk adalah sebuah bagian yang tidak terlepas dari objek sekaligus subjek dari segala pencapaian tujuan pembangunan. Oleh karena itu



dan migrasi serta ketersediaan lahan sangat berpengaruh pada tingginya tingkat kepadatan suatu kota.

Tabel 4.3 Kepadatan Penduduk Di Kota Ternate Tahun 2014 Dirinci Menurut Kecamatan

No.	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Penduduk (jiwa)	Kepadatan (jiwa/ Km ²)
1	Pulau Ternate	37,23	15.116	406
2	Moti	24,8	4.526	183
3	Pulau Batang Dua	29,04	2.559	88
4	Pulau Hiri	6,70	2.813	420
5	Ternate Selatan	16,98	65.582	3.862
6	Ternate Tengah	10,85	53.571	4.937
7	Ternate Utara	14,38	46.886	3.261
Kota Tidore Kepulauan Kepulauan		139,98	191.053	1.365

Sumber : BPS, Kota Ternate dalam Angka 2014.



2. Iklim dan Kondisi Topografi

Kota Tidore Kepulauan maupun Kota Ternate memiliki iklim yang tidak jauh berbeda, begitu pula dengan wilayah-wilayah lainya di Maluku Utara yakni iklim tropis, yang mana sangat dipengaruhi oleh iklim laut yang biasanya heterogen sesuai dengan indikasi umum iklim tropis. Berdasarkan pencatatan stasiun klimatologi, rata-rata temperatur di kota Ternate dan sekitarnya sepanjang tahun 2013 sekitar 26,7 °C, dengan suhu minimum 23,5 °C dan suhu maksimum 31,1 °C, dengan iklim yang demikian sangat menunjang dalam pengembangan sektor pertanian hal ini dapat dilihat sebagaimana sektor pertanian sebagai salah satu sektor potensial yang terdapat di Maluku utara terutama wilayah Kota Tidore Kepulauan, Sofifi maupun Kota Ternate dengan hasil buminya seperti rempah-rempah, sayuran dan hasil-hasil pertanian lainya yang melimpah dan di eksport ke luar daerah, Kota Tidore Kepulauan adalah pulau yang dikelilingi oleh laut begitu pula dengan Kota Ternate adalah pulau tersendiri. Kondisi daratan Kota Tidore Kepulauan terdiri dari datar, landai sampai curam.

Dengan ketinggian mulai dari 0 meter Dari permukaan laut dan terdapat gunung kie Matubu dengan ketinggian 2262 dari permukaan laut, sedangkan di Pulau Ternate terdapat gunung Gamalama dengan ketinggian 1025 meter Dari permukaan laut. Sebagian besar kelurahan/ desa yang terdapat di Kota Tidore Kepulauan dan Ternate berada di wilayah pesisir dan sebagian kecil dari itu terdapat di wilayah pegunungan.

B. Aspek Demografis

Penduduk pada dasarnya adalah potensi dalam sebuah proses pembangunan sekaligus bagian yang terlibat langsung dalam proses tersebut, mengingat bahwa penduduk dengan segala potensinya dapat mengelolah potensi sumber daya alam yang terdapat dalam wilayahnya, penduduk adalah sebuah bagian yang tidak terlepas dari objek sekaligus subjek dari segala pencapaian tujuan pembangunan. Oleh karena itu



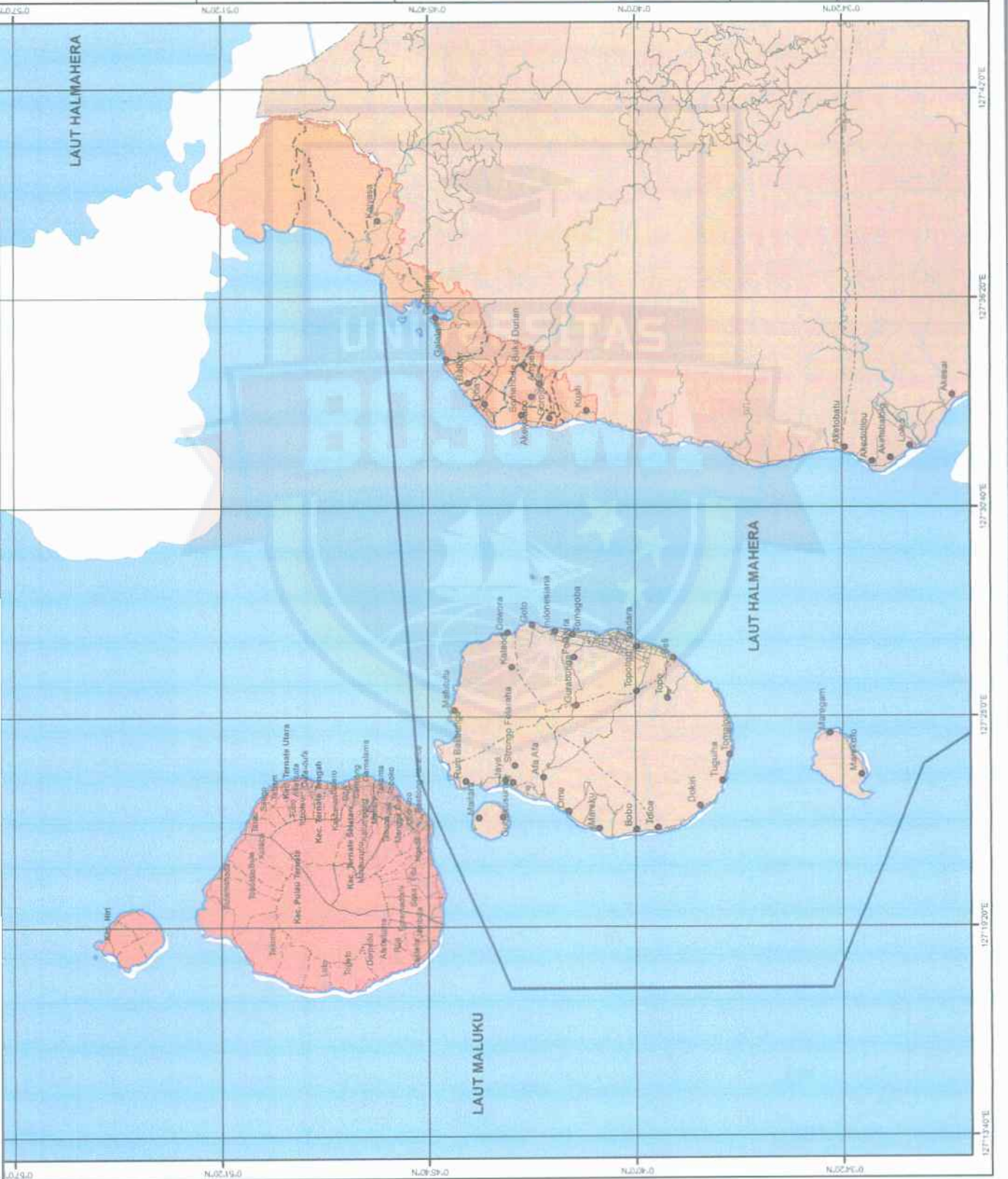
dan migrasi serta ketersediaan lahan sangat berpengaruh pada tingginya tingkat kepadatan suatu kota.

Tabel 4.3 Kepadatan Penduduk Di Kota Ternate Tahun 2014 Dirinci Menurut Kecamatan

No.	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Penduduk (jiwa)	Kepadatan (jiwa/ Km ²)
1	Pulau Ternate	37,23	15.116	406
2	Moti	24,8	4.526	183
3	Pulau Batang Dua	29,04	2.559	88
4	Pulau Hiri	6,70	2.813	420
5	Ternate Selatan	16,98	65.582	3.862
6	Ternate Tengah	10,85	53.571	4.937
7	Ternate Utara	14,38	46.886	3.261
Kota Tidore Kepulauan Kepulauan		139,98	191.053	1.365

Sumber : BPS, Kota Ternate dalam Angka 2014.





3. Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencapaian dan Menurut Jenis Kegiatan

Dalam pembangunan identifikasi mata pencapaian penduduk diperlukan agar mengetahui konsentrasi penduduk yang bekerja serta peluang melihat tingkat pengangguran dalam wilayah tersebut, dari data identifikasi penduduk menurut mata pencapaian dapat dilihat bahwa penduduk kota Ternate yang bekerja pada sektor jasa lebih tinggi sedangkan yang paling sedikit adalah penduduk yang bermata pencapaian pada sektor pertanian, sedangkan pada Kota Tidore Kepulauan penduduk dengan jenis mata pencapaian terbanyak adalah petani Sedangkan yang paling sedikit adalah masyarakat yang bermata pencapaian pada sektor industri, Untuk lebih jelas penduduk menurut mata pencapaian di Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut.

Tabel 4 .4 Jumlah Penduduk Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate Menurut Mata Pencapaian Tahun 2014

No.	Lapangan Usaha	Kota Tidore Kepulauan/Jiwa	Kota Ternate/Jiwa
1	Pertanian	24 763	11.594
2	Industri	1 138	27.189
3	Jasa-jasa	17 602	63.277
	Jumlah/Total	43 503	102.060

Sumber : BPS, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate dalam Angka 2014.

Sebagai bagian dari pembangunan, penduduk haruslah menjadi bagian yang ikut meningkatkan kualitas dan produktifitas wilayah, oleh karena itu produktifitas wilayah yang mana dapat dilihat dengan adanya jumlah penduduk usia 15 tahun keatas menurut jenis kegiatannya, rendahnya angkatan kerja yang bekerja dalam suatu wilayah akan berdampak pada rendahnya tingkat produktifitas wilayah tersebut. Penduduk Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate berumur 15 tahun ke atas menurut jenis kegiatan dapat dilihat pada tabel 4.5. berikut.

Tabel 4.5. Penduduk Berumur 15 Tahun ke Atas menurut Jenis Kegiatan Utama di Kota Tidore Kepulauan Kepulauan, 2012-2013

No	Jenis Kegiatan Utama	2013
I	Angkatan Kerja	44.330
1	Bekerja	43.503
2	Pengangguran	827
II	Bukan Angkatan Kerja (sekolah, Mengurus Rumah Tangga dan lainnya)	19.671
Jumlah		64.001

Sumber: BPS Kota Tidore Kepulauan Tahun 2014

Tabel 4.6. Penduduk Berumur 15 Tahun ke Atas menurut Jenis Kegiatan Utama di Kota Ternate, 2012-2013

No	Jenis Kegiatan Utama	2013
I	Angkatan Kerja	
1	Bekerja	53,42
2	Pengangguran	4,18
II	Bukan Angkatan Kerja (sekolah, Mengurus Rumah Tangga dan lainnya)	42,40
Jumlah		100

Sumber: BPS Kota Ternate Tahun 2014

C. Sosial Budaya Masyarakat

Sosial budaya merupakan salah satu landasan pertimbangan dalam perencanaan wilayah dan kota oleh karena faktor sosial budaya menyangkut bagaimana bagian kehidupan suatu masyarakat, didalamnya termasuk persolan budaya, kebiasaan masyarakat, adat istiadat, dan masalah sosiologis lainnya, secara keseluruhan masyarakat Maluku utara dapat digolongkan dalam masyarakat yang maju dengan selalu menerima perubahan dan informasi dari luar namun tidak bisa dipungkiri juga bahwa masih ada sebagian kecil masyarakat yang masih terbelakang dan sulit merubah kebiasaan hidup dan menerima perubahan dan informasi dari luar, dan ada juga masyarakat yang sedang beranjak menuju ke masyarakat yang maju dengan berusaha menilai segala perubahan yang datang dari luar, wilayah Kota Tidore Kepulauan dan kota Ternate adalah wilayah dua kerajaan besar yang sudah sangat terkenal semenjak dulu, masyarakat Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate masih sangat berpegang teguh pada adat istiadat yang sudah membudaya semenjak

dulu dan diwariskan oleh nenek moyang mereka, tradisi-tradisi dan budaya masih dijalani hingga saat ini walaupun demikian masyarakat Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate adalah masyarakat yang selalu terbuka kepada perubahan-perubahan dan informasi dari luar, serta masyarakat luar yang datang menetap didalamnya, hal yang sama sudah terjadi semenjak jaman kejayaan kerajaan kesultanan Tidore dan kesultanan Ternate, yang dilihat dengan tingginya masyarakat dari luar misalnya dari bangsa Gujarat, bugis-makassar, jawa, papua, moro (Filipina), yang datang melakukan hubungan dagang dengan masyarakat dan kerajaan-kerajaan di Maluku Utara Termasuk Tidore dan Ternate. Saat ini penduduk Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate sangat prular yang terdiri dari berbagai suku, baik suku-suku lain di Maluku utara maupun suku dari daerah lainya.

D. Ketersediaan Fasilitas Publik

Ketersediaan fasilitas publik sebagai penunjang segala aktifitas dan ketersediaan kebutuhan serta pelayanan masyarakat kota maupun wilayah hinterland. Ketersediaan fasilitas yang memadai dan optimal akan mendorong perkembangan suatu kota, hal ini disebabkan karena dengan adanya fasilitas publik maka akan meningkatkan mobilitas manusia dan barang. Dalam lingkup wilayah Maluku Utara ketersediaan fasilitas publik cenderung ter-aglomerasi atau terkumpul di satu wilayah saja yaitu Kota Ternate, oleh karena itu dapat dilihat bahwasanya pergerakan ke Kota Ternate sangat tinggi, terutama dari daerah hinterland misalnya Tidore, Sofifi, Jailolo, Sanana, Bacan dan wilayah hinterland lainnya. Hal ini disebabkan karena fasilitas yang tersedia dan lebih optimal.

Proses aglomerasi kegiatan ini tentu juga berimbans pada kesenjangan antar wilayah yang mana antara wilayah Kota Ternate dengan wilayah yang lainnya tidak seimbang dalam ketersediaan fasilitas publik. Ketersediaan fasilitas yang lebih memadai di kota Ternate menjadikan kota Ternate sebagai pintu gerbang keluar – masuk wilayah Maluku utara. Dalam realitasnya Kota Tidore dan Sofifi sudah memiliki

fasilitas pelayanan publik yang memadai namun belum optimal dalam menunjang segala kebutuhan masyarakatnya, hal ini kemudian jika dibandingkan dengan ketersediaan fasilitas yang ada di kota Ternate oleh karena itu dapat seperti yang dibahasakan diatas bahwa interaksi antara ketiga wilayah ini tidak bisa dihindarkan.

1. Fasilitas Pendidikan

Pendidikan merupakan pilar utama dalam pembangunan sebagai upaya dalam mempersiapkan kualitas sumber daya manusia untuk pembangunan wilayah, disparitas wilayah tidak dapat dihindari karena pola konsentrasi penempatan fasilitas pendidikan yang cenderung terpusat di kota Ternate, hal ini terlihat jelas pada jenjang pendidikan tinggi, daya tarik dua universitas di Kota Ternate yakni Universitas Khairun Ternate (Negeri) dan Universitas Muhamadiyah Ternate (Swasta) sangat tinggi bagi wilayah hinterlandnya .

Gambaran yang terdapat pada lokasi bahwasanya jika dibandingkan dengan ketersediaan fasilitas pendidikan di kota Ternate maka ketersediaan fasilitas pendidikan di Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi kurang memadai dari segi kuantitas maupun "kualitas", ketersediaan fasilitas pendidikan di Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate dapat dilihat pada tabel 4.7 berikut.

Tabel 4.7. Jumlah Fasilitas Pendidikan Di Kota Tidore Kepulauan, Kota Ternate dan Kota Sofifi Tahun 2014

No	Fasilitas Pendidikan	Kota Tidore Kepulauan	Kota Ternate	Kota Sofifi
1	Taman Kanak-Kanak	40	46	37
2	SD/Sederajat	48	112	54
3	SLTP/Sederajat	14	26	23
4	SLTA/Sederajat	11	25	16
5	Perguruan Tinggi	3	4	1
6	Akademi	-	1	-
7	Pendidikan Kursus/Pelatihan	1	7	-
Jumlah		117	221	131

Sumber : BPS Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate 2014

2. Fasilitas Perkantoran

Ketersediaan fasilitas perkantoran sangat membantu dalam proses pelayanan masyarakat dan proses kelancaran jalanya pemerintahan. Kota Ternate dan Kota Tidore Kepulauan merupakan dua wilayah yang berbeda secara administratif pemerintahan, memiliki masing-masing fasilitas perkantoran sebagai sarana dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah, berbeda dengan Kota Sofifi yang merupakan ibu kota Provinsi Maluku Utara, hingga saat ini secara administratif Kota Sofifi belum di mekarkan menjadi Kotamadya ibu Kota Provinsi Maluku Utara secara legalitas hukum. meskipun begitu, sejumlah fasilitas perkantoran Provinsi Maluku Utara telah beroperasi pada Kota Sofifi termasuk Kantor Gubernur Maluku Utara, Kantor Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) Provinsi Maluku Utara serta Kantor-Kantor Pemerintahan Daerah lainnya, ketersediaan fasilitas perkantoran di Kota Tidore Kepulauan, Kota Ternate dan Kota Sofifi dapat dilihat pada tabel.4.8 berikut.

Tabel 4.8. Jumlah Fasilitas Perkantoran Di Kota Tidore Kepulauan, Kota Ternate dan Kota Sofifi Tahun 2014

No	Fasilitas Perkantoran	Kota Tidore Kepulauan	Kota Ternate	Kota Sofifi
1	Kantor Pemerintahan	27	47	24
2	Kantor Swasta	23	51	9
3	BUMN/BUMD	8	16	5
Jumlah		58	114	38

Sumber : BPS, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate dalam Angka 2014.

3. Fasilitas Kesehatan

Ketersedian pelayanan kesehatan yang baik dan optimal adalah bentuk perhatian terhadap proses pembangunan yang coba diwujudkan dengan meningkatkan kepedulian terhadap sektor kesehatan. Bentuk perhatian di bidang kesehatan dapat dilihat dengan sejauh mana ketersediaan tenaga medis dan fasilitas kesehatan dalam suatu wilayah kemudian sejauh mana akses masyarakat terhadap ketersediaan tenaga medis dan fasilitas kesehatan, ketersediaan fasilitas kesehatan di Kota

Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi belum terlalu memadai, misalnya ketersediaan fasilitas kesehatan berupa alat-alat medis dan obat-obatan gambaran ini dapat di lihat di Rumah Sakit Umum Soa Sio (Tidore) ditambah dengan secara kuantitatif maupun kualitatif kurangnya dokter terutama dokter ahli, sedangkan di Kota Ternate jauh lebih optimal dan memadai di banding Kota Tidore Kepulauan dan wilayah-wilayah lainya di Maluku utara, jumlah fasilitas kesehatan dan tenaga medis di Kota Tidore Kepulauan, Kota Sofifi dan Kota Ternate dapat dilihat pada tabel 4.9 berikut :

Tabel 4.9. Jumlah Fasilitas Kesehatan dan Tenaga Medis Di Kota Tidore Kepulauan, Kota Ternate dan Kota Sofifi Tahun 2014

No.	Fasilitas Kesehatan	Kota Tidore Kepulauan	Kota Ternate	Kota Sofifi
1	Rumah Sakit Umum	1	8	-
2	Puskesmas	4	9	5
3	Posyandu	74	176	57
4	Dokter	5	83	7
5	Bidan/ Perawat	70	643	81
6	Apotik/ Toko obat	8	42	4
Jumlah		162	961	154

Sumber: BPS Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate dalam angka 2014

4. Fasilitas Pelayanan Ekonomi

Sektor ekonomi adalah salah satu bagian yang penting dalam pembangunan, suatu wilayah perkotaan dapat dikatakan berkembang karena potensi sektor ekonominya tinggi, oleh karena itu ketersediaan fasilitas ekonomi dalam hal ini harus memegang peranan penting dalam menyediakan segala kebutuhan masyarakat dan memberikan akses yang baik terhadap masyarakat dalam memenuhi segala kebutuhan dan aktifitasnya, sama seperti fasilitas lainnya, bahwa ketersediaan fasilitas ekonomi di Kota Ternate lebih memadai secara kuantitas maupun kualitas, oleh karena itu aliran barang cenderung masuk melalui Kota Ternate dan ketersediaan barang-barang kebutuhan masyarakatpun lebih lengkap di Kota Ternate.

Ketersediaan fasilitas ekonomi yang lebih memadai ini sangat berpengaruh terhadap tingkat interaksi antar wilayah di Maluku utara secara keseluruhan, bukan hanya antara Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate, faktor ini juga sangat berpengaruh terhadap pergerakan yang terjadi antara Kota Tidore Kepulauan, Sofifi dan Kota Ternate oleh karena masyarakat yang harus mendapatkan kebutuhannya cenderung melakukan perjalanan ke kota Ternate untuk berbelanja maupun aktifitas ekonomi lainnya di kota Ternate. pola aliran barang yang mengalir masuk ke Tidore dan Sofifi cenderung masuk melalui kota Ternate salah satu faktornya karena adanya pelabuhan yang menunjang bongkar muat barang terutama barang hasil industri yang berasal dari luar wilayah Maluku utara serta pelabuhan pelayaran nasional, selain itu keberadaan Bandara Sultan Babullah Ternate yang melayani penerbangan nasional juga memberikan pengaruh distribusi barang ke Wilayah Maluku Utara khususnya Kota Ternate. ketersediaan fasilitas ekonomi di Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate tahun 2014 dapat di lihat pada tabel 4.10

Tabel 4.10. Jumlah Fasilitas Ekonomi Di Kota Tidore Kepulauan, Ternate dan Sofifi Tahun 2014

No.	Fasilitas Ekonomi	Kota Tidore Kepulauan	Kota Ternate	Kota Sofifi
1	Pasar	2	5	2
2	Bank	4	12	2
3	Toko	19	290	9
4	Industri	312	534	343
Jumlah		337	841	356

Sumber: BPS Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate dalam angka 2014

5. Fasilitas Transportasi

Fasilitas perhubungan penting adanya dalam hal menghubungkan antara wilayah Provinsi Maluku Utara dengan wilayah Provinsi lainnya maupun antara wilayah dalam regional Maluku utara, dalam tinjauan wilayah Maluku utara dalam hal ini maka Kota Ternate menjadi pintu gerbang masuk dan keluarnya masyarakat yang ingin melakukan perjalanan ke luar daerah misalnya ke Ambon, Manado, Makassar,

Jakarta, Papua, dll. Hal ini tentunya karena Kota Ternate di dukung oleh Fasilitas Bandar Udara Babullah dan Pelabuhan Ahmad Yani, Sama seperti masyarakat Maluku utara pada umumnya yang ingin melakukan perjalanan ke luar wilayah Maluku Utara misalnya ke Jakarta atau ke Makassar dan daerah lainya harus melakukan perjalanan menyeberangi lautan ke kota Ternate dengan menggunakan moda transportasi yang ada, kemudian menggunakan Kapal Laut atau Pesawat Terbang yang fasilitas dan rute pelayananya hanya menjangkau sampai kota Ternate. begitu pula misalnya masyarakat yang ingin ke wilayah kabupaten lainya maka melalui Kota Ternate. Selain itu terdapat juga fasilitas pelabuhan antara pulau yang biasanya digunakan untuk menghubungkan wilayah lainya menghubungkan wilayah Kota Tidore Kepulauan dengan Kota Ternate maupun Kota Ternate dengan Kota Sofifi serta wilayah-wilayah hiterland lainnya, ketersediaan fasilitas perhubungan yang terdapat di Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate dapat dilihat pada 4.11. berikut :

Tabel 4.11. Jumlah Fasilitas Perhubungan di Kota Tidore Kepulauan, Kota Ternate dan Kota Sofifi Tahun 2014

No.	Fasilitas Ekonomi	Kota Tidore Kepulauan	Kota Ternate	Kota Sofifi
1	Bandar Udara	-	1	-
2	Pelabuhan Pelayaran Nasional	-	1	-
3	Pelabuhan antar pulau	5	5	3
4	Terminal	2	3	1
Jumlah		10	12	4

Sumber : Dinas Perhubungan Propinsi Maluku utara 2014



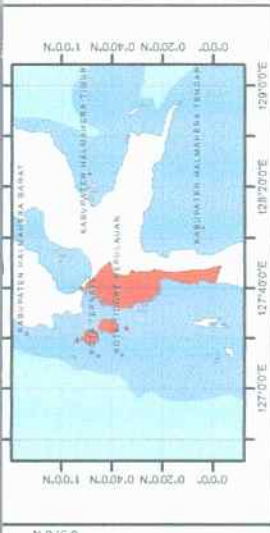
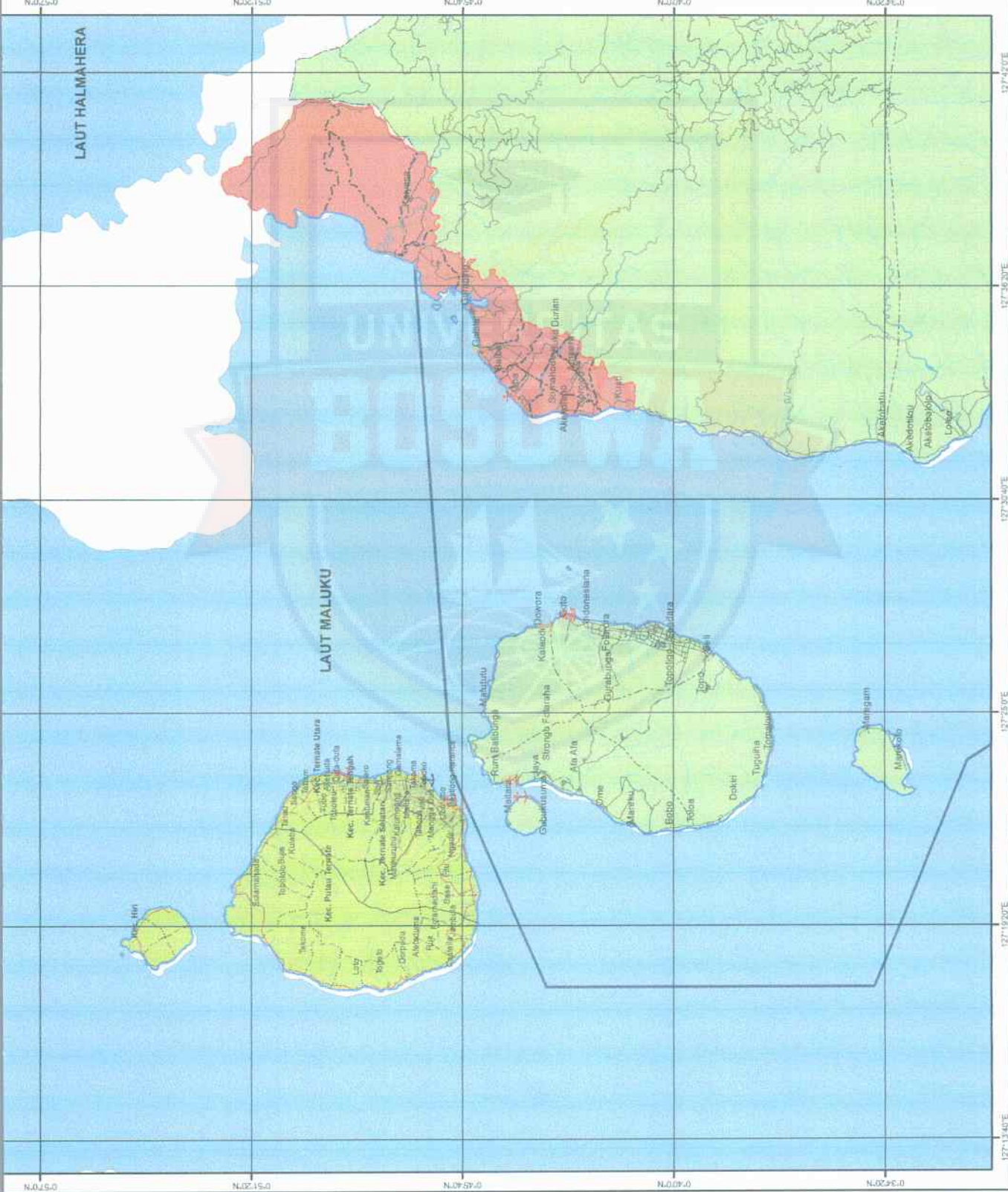
Gambar 4.7.

Gambar Pelabuhan Ahmad Yani Kota Ternate dan Bandar Udara Sultan Babullah Kota Ternate



Gambar 4.8.

Suasana Aktifitas Pelabuhan Speed Boad Rum Tidore, Pelabuhan Ferry Bastiong Ternate, Pelabuhan Ferry Rum Tidore dan Pelabuhan Speed Goto Tidore



Proyeksi Peta

Proyeksi : Universal Transverser Mercator (Zona 51S)
 System Grid : Geografis dan UTM
 Datum : WGS 1984



Keterangan :

- batas kabupaten
- batas kecamatan
- garis pantai
- batas laut
- Kota Ternate
- Kota Sofifi
- Kota Tidore Kepulauan
- jalan
- sungai
- sungai_poli
- Pelabuhan Laut
- Pelabuhan PELNI
- Pelabuhan Penyeberangan
- Pelabuhan Perikanan

Mahasiswa / NIM

ANSAR A. HAMID / MPW 4512035

Komis Pembimbing

- Dr. Ir. BATARA SURYA, M.Si.
- Dr. Ir. AGUS SALIM, M.Si.

Sumber Peta :

- Peta RBI Skala 1:50 000 BIG
- RTRW Kota Tidore Kepulauan
- Hasil Interpretasi Citra Sateelit Alos Tahun 2010



MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 PROGRAM PASCASARJANA
 UNIVERSITAS BOSOWA "45"

E. Sarana dan Prasarana Perhubungan Laut

Dalam menghubungkan wilayah kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi yang dalam hal ini adalah tiga pulau yang berbeda maka moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat setempat adalah moda transportasi laut, pergerakan penduduk Kota Tidore Kepulauan kota Ternate dan Kota Sofifi cukup tinggi, terutama pergerakan penduduk tidore ke Kota

Ternate dan Sofifi Ke ternate, saat ini sarana transportasi yang digunakan untuk penyebrangan antar pulau tersebut adalah *speed boat*, *kapal fery* dan *kapal motor kayu*.



Gambar 4.10.

Speed boad salah satu jenis moda transportasi laut yang di gunakan masyarakat Maluku Utara dan Khususnya Ternate, Tidore dan Sofifi.

ketiga jenis sarana transportasi laut tersebut yang paling sering digunakan adalah moda transportasi jenis *speed boat* dengan pertimbangan waktu tempuh yang digunakan relatif lebih singkat sampai ke tujuan, sedangkan *Kapal Motor Kayu* pada saat ini keberadaanya semakin kurang dan jarang dipilih sebagai sarana penyebrangan, oleh karena faktor kalah bersaing dengan dua sarana angkut lainnya, karena kecenderungan masyarakat lebih memilih menggunakan *speed boat* atau *kapal ferry* karena pertimbangan waktu tempuh serta keamanan dan kenyamanan. Kepemilikan *speed boat* maupun *kapal motor kayu* adalah milik perorangan yang dipakai untuk usaha dalam bidang transportasi,

sedangkan *kapal fery* adalah milik pemerintah dan dikelola pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan dari kedua Kota tersebut.



Gambar 4.11.

Kapal motor kayu salah satu jenis moda transportasi laut yang di gunakan masyarakat Maluku Utara dan Khususnya Ternate, Tidore dan Sofifi.



Gambar 4.12.

Kapal Ferry satu jenis moda transportasi laut yang di gunakan masyarakat Maluku Utara dan Khususnya Ternate, Tidore dan Sofifi.

di

Kelurahan Rum Kecamatan Tidore Utara, dimana terdapat dua pelabuhan yang berbeda, pelabuhan untuk *speed boat* dan *kapal motor kayu* menggunakan pelabuhan penyebrangan yang sama sedangkan untuk *kapal fery* lokasi pelabuhannya berbeda namun jarak antara kedua pelabuhan tersebut hanya 200 meter, selain itu terdapat juga Pelabuhan Speed Goto dan Pelabuhan Ferry Dowora yang bertempat di Kecamatan Tidore sedangkan di Kota Ternate lokasi pelabuhan penyebrangan Ternate-Tidore terdapat pada Kelurahan Bastiong Kecamatan Ternate

Selatan baik untuk sarana transportasi *speed boat*, *kapal motor kayu* dan *kapal fery*. Sedangkan keberadaan pelabuhan yang menghubungkan Ternate-Sofifi dengan menggunakan Speed Boad berada di Kelurahan Kota Baru sedangkan pelabuhan fery berada di Kelurahan Bastiong.

Di daerah Sofifi keberadaan pelabuhan yang menghubungkan Sofifi-Tidore dan Sofifi-Ternate diantaranya pelabuhan Speed Sofifi dan Pelabuhan Ferry Galala, selain itu untuk perhubungan Sofifi-Tidore yang menggunakan moda Kapal Motor Kayu terdapat juga pelabuhan Guraping. seluruh pelabuhan penyebrangan tersebut berada di Kecamatan Oba Utara. Di Kota Ternate pengelolaan pelabuhannya juga sama dengan di Kota Tidore Kepulauan dimana untuk *speed boat* dan kapal kayu memanfaatkan pelabuhan yang sama yang lokasinya berada dekat dengan pelabuhan pendaratan kapal penangkap ikan dan pasar bastiong, untuk pelabuhan kapal fery masih berada di kelurahan bastiong tetapi lokasinya 400 meter dari pelabuhan *speed boat* dan kapal motor kayu. Sedangkan untuk perhubungan Ternate dengan Sofifi berada di Kelurahan Kota Baru. Biasanya *speed boat* sebagai sarana angkutan mulai beroperasi pada pukul 06.00 wit (pagi hari) hingga pukul 19.30 wit (pada malam hari) dengan pertimbangan bahwa jenis moda tersebut paling dominan digunakan, karena jumlahnya banyak, *speed boat* biasanya melakukan perjalanan 2 hari sekali secara bergiliran, dan kapal motor kayu hanya 1 kali pengangkutan untuk sekali jalan tergantung pada waktu-waktu tertentu dimana terjadi lonjakan penumpang yang biasanya membawa kendaraan bermotor untuk penyebrangan. biasanya kapal motor kayu bisa saja melaukakan 2 *trip*, pada saat ini kapal motor kayu lebih dioptimalkan untuk pengangkutan barang dari Kota Tidore Kepulauan ke kota Ternate maupun sebaliknya. Pelayaran Ternate-Sofifi tidak menggunakan moda transportasi kapal motor kayu. Sedangkan untuk Kapal fery, daerah pelayanannya adalah Ternate-Tidore, Ternate-Sofifi dan Tidore-Sofifi. Untuk penyebrangan dari Tidore-Ternate sebanyak 6 *trip*/hari. dapat di lihat pada tabel 4.12. berikut;

**Tabel 4.12. Jadwal Keberangkatan Kapal Ferry Rute
Ternate-Tidore**

No	Asal -Tujuan	Waktu Keberangkatan
1	Ternate-Tidore	07.00 WIT
2	Tidore-Ternate	08.00 WIT
3	Ternate-Tidore	13.00 WIT
4	Tidore-Ternate	16.00 WIT
5	Ternate-Tidore	17.00 WIT
6	Tidore-Ternate	18.00 WIT

Sumber: PT ASDP Indonesia Ferry Cabang Ternate

Untuk penyebrangan Ternate-Sofifi awalnya sebanyak 4 trip/hari namun dengan kondisi meningkatnya aktifitas perjalanan Ternate-Sofifi maka pada Bulan April Tahun 2014 ditambah menjadi 6 trip. Untuk lebih jelas lihat tabel 4.13 berikut:

**Tabel 4.13. Jadwal Keberangkatan Kapal Ferry Rute
Ternate-Sofifi**

No	Asal -Tujuan	Waktu Keberangkatan
1	Ternate-Sofifi	06.00 WIT
2	Sofifi-Ternate	08.00 WIT
3	Ternate-Sofifi	10.00 WIT
4	Sofifi-Ternate	12.00 WIT
5	Ternate-Sofifi	14.00 WIT
6	Sofifi-Ternate	16.00 WIT

Sumber: PT ASDP Indonesia Ferry Cabang Ternate

Sedangkan untuk penyebrangan Tidore Sofifi dalam seminggu hanya 4 hari operasi yaitu setiap Hari Senin, Selasa, Kamis dan Sabtu, dan dalam sehari hanya terjadi 2 trip yaitu Sofifi-Tidore pada pukul 10.00 WIT dan Tidore-Sofifi pada pukul 13.00 WIT.

F. Produk Domestik Regional Bruto Kota Ternate dan Kota Tidore Kepulauan

PDRB atas dasar harga berlaku Kota Ternate dari tahun ke tahun terus mengalami kenaikan. Pada tahun 2013 PDRB atas dasar harga berlaku sebesar 1.318.467 juta rupiah, sedangkan PDRB atas dasar harga berlaku pada tahun 2011 sebesar 1.145.574 juta rupiah. Peningkatan ini menunjukkan bahwa terjadi perkembangan perekonomian

Kota Ternate. Pada tahun 2013 sektor-sektor yang berkontribusi besar terhadap pembentukan PDRB atas dasar harga berlaku yaitu sektor perdagangan, hotel dan restoran sebesar 29,84%, Sektor jasa sebesar 17,21%, sektor pengangkutan dan komunikasi sebesar 17,05% serta sektor pertanian sebesar 12,81%. Sedangkan di Kota Tidore Kepulauan Kepulauan Nilai PDRB Kota Tidore Kepulauan Kepulauan atas dasar harga berlaku (adhb) tahun 2013 sebesar 640.477,51 juta rupiah, dengan kontribusi terbesar diberikan oleh sektor pertanian yakni sebesar 310.490,67 juta rupiah atau hampir 50 persen dari total pdrb. Sedangkan nilai PDRB atas dasar harga konstan (adhk) tahun 2013 sebesar 322.871,01 juta rupiah dengan laju pertumbuhan ekonomi sebesar 6,11 persen. Nilai PDRB perkapita Kota Tidore Kepulauan Kepulauan selama tiga tahun terakhir menunjukkan peningkatan tren yang positif. Hal ini memberikan indikasi bahwa perekonomian di wilayah ini menunjukkan tren yang semakin membaik dengan meningkatnya daya beli masyarakat.

. Untuk lebih jelasnya lihat tabel 4.14. dan 4.15

Tabel 4.14. Produk Domestik Regional Bruto atas Dasar Harga Berlaku menurut Lapangan Usaha di Kota Ternate.

No	Lapangan Usaha	PDRB
1	Pertanian	169 142
2	Pertambangan	15 718
3	Industri Pengelolaan	62 879
4	Listrik, Gas, dan Air Bersih	15 827
5	Bangunan	95 019
6	Perdagangan Hotel dan Restoran	394 761
7	Pengangkutan dan Komunikasi	225 631
8	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	116 075
9	Jasa-Jasa	227 635
Produk Domestik Regional Bruto		1 318 467

Sumber : Kota Ternate dalam angka 2014

Tabel 4.15. Produk Domestik Regional Bruto atas Dasar Harga Berlaku menurut Lapangan Usaha di Kota Tidore Kepulauan.

No	Lapangan Usaha	PDRB
1	Pertanian	310 490,67
2	Pertambangan	6 716,14
3	Industri Pengelolaan	30 907,25
4	Listrik, Gas, dan Air Bersih	2 033,01
5	Bangunan	22 872,72
6	Perdagangan Hotel dan Restoran	188 836,97
7	Pengangkutan dan Komunikasi	27 192,94
8	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	9 450,15
9	Jasa-Jasa	41 977,68
Produk Domestik Regional Bruto		640 477,51

Sumber : Kota Tidore Kepulauan dalam angka 2014

G. Gambaran Pola Interaksi keruangan (Ternate – Tidore – Sofifi)

Pergerakan penduduk dari suatu tempat ke tempat yang lain, baik untuk memenuhi kebutuhan ekonomi, maupun memenuhi kebutuhan sosial yang lainnya, dapat di evaluasi secara geografi. Tingkah laku manusia dalam bentuk gerak perpindahan tadi erat hubungannya dengan faktor-faktor baik faktor fisik maupun non fisik geografi pada ruang yang bersangkutan. Suatu wilayah tidak hanya merupakan sistem permukiman secara fungsional tetapi juga merupakan suatu jaringan dari interaksi fisik, ekonomi dan sosial. Proses interaksi tersebut dibentuk oleh adanya keterkaitan (linkages) diantara wilayah.

Keterkaitan tersebut meliputi keterkaitan fisik, keterkaitan sosial dan keterkaitan ekonomi. Berdasarkan metode penelitian dengan variabel keterkaitan fisik (moda transportasi, waktu tempuh dan jarak tempuh), keterkaitan sosial (pola aliran informasi, ketersediaan fasilitas sosial), serta variabel keterkaitan ekonomi (pola aliran distribusi barang dan pendapatan) peneliti melakukan metode observasi dan kuisiner untuk mengetahui faktor determinan yang mempengaruhi pola interaksi pada ketiga lokasi penelitian (Ternate-Tidore-Sofifi) dengan masing-masing sampel Kota Ternate sebanyak 99 Kepala Keluarga, Kota Tidore Kepulauan sebanyak 98 Kepala Keluarga dan Sofifi sebanyak 97 Kepala

Keluarga. data kuisiner dan observasi yang peneliti dapati pada lokasi penelitian dapat di lihat pada lampiran.

1. Gambaran Keterkaitan Fisik Pola Interaksi Wilayah Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi.

Keterkaitan fisik pola interaksi keruangan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi dalam penelitian ini di ukur dengan Ketersediaan sarana transportasi penghubung, waktu tempuh dan jarak tempuh. Ketersediaan sarana transportasi (transportasi laut) yang ada pada ketiga wilayah penelitian terdiri dari tiga jenis moda transportasi diantaranya, speed boad, kapal motor kayu dan kapal fery. Adapun jumlah moda transportasi laut yang menghubungkan rute perjalanan Kota Tidore Kepulauan Kota Ternate dan Kota Sofifi dapat dilihat pada tabel 4.16 berikut.

Tabel 4.16. Jumlah Moda Transportasi Laut yang Beroperasi pada Rute Ternate-Tidore-Sofifi

No	Jenis Moda Transportasi	Rute Perjalanan					
		Ternate-Tidore	Ternate-Sofifi	Tidore-Ternate	Tidore-Sofifi	Sofifi-Ternate	Sofifi-Tidore
1	Kapal Ferry	2 unit	2 unit	2 unit	1 unit	2 unit	1 unit
2	Spead Boad	47 unit	23 unit	48 unit	15 unit	23 unit	15 unit
3	Kapal Motor kayu	6 unit	-	5 unit	1 unit	-	1 unit
Jumlah		55 unit	25 unit	55 unit	17 unit	25 unit	17 unit

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Maluku Utara

Untuk rute Tidore-Ternate jarak tempuh 2 Km dengan menggunakan speed boat waktu tempuhnya 8-10 Menit, dengan tarif Rp. 9000/orang sedangkan dengan kapal fery waktu tempuhnya mencapai 15-20 menit dengan tarif angkutan Rp 6.000/orang, sedangkan dengan menggunakan kapal motor kayu waktu tempuh yang bisa dicapai adalah 20 – 30 menit dengan tarif Rp.5000/Orang. Untuk penyebrangan Ternate-Sofifi jarak tempuh 24 Km dengan menggunakan speed boad waktu tempuh ± 1 Jam dengan tarif angkutan Rp.50.000 sedangkan jika menggunakan kapal fery waktu tempuh ± 2 jam dengan tarif Rp.16.000/orang. Untuk penyebrangan Tidore-Sofifi jarak tempuh 9,78 Km dengan menggunakan

speed boat di butuhkan waktu \pm 20 Menit dengan tarif angkutan Rp.50.000/orang sengan dengan menggunakan kapal ferry ditempuh dengan \pm 30 Menit dengan tarif Rp.6000/orang.

Adapun jumlah pergerakan penduduk Ternate-Tidore, Ternate-Sofifi, Tidore-Ternate, Tidore-Sofifi, Sofifi-Ternate dan Sofifi Tidore dapat di lihat pada tabel 4.17, 4.18 dan 4.19 berikut.

Tabel 4.17. Data Pergerakan Penduduk Kota Ternate-Tidore dan Ternate- Sofifi Bulan September 2014

No.	Waktu	Ternate-Tidore (Jiwa)	Ternate-Sofifi (jiwa)
1	Minggu I September	9432	9321
2	Minggu II September	9376	8965
3	Minggu III September	9341	9231
4	Minggu IV September	10331	9383
Jumlah		38.480	36.900

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Ternate ,2014

Tabel 4.18. Data Pergerakan Penduduk Kota Tidore Kepulauan-Ternate dan Tidore-Sofifi Bulan September 2014

No.	Waktu	Tidore-Ternate (Jiwa)	Tidore-Sofifi (jiwa)
1	Minggu I September	10.710	1714
2	Minggu II September	10.657	1693
3	Minggu III September	10.690	1681
4	Minggu IV September	10.843	1792
Jumlah		42.900	6.880

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Tidore Kepulauan ,2014

Tabel 4.19. Data Pergerakan Penduduk Sofifi-Ternate dan Sofifi Tidore Bulan September 2014

No.	Waktu	Sofifi-Ternate (Jiwa)	Sofifi-Tidore (jiwa)
1	Minggu I September	6976	1384
2	Minggu II September	6968	1361
3	Minggu III September	6962	1364
4	Minggu IV September	6994	1371
Jumlah		27.900	5480

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Ternate,2014

sedangkan dari hasil penelitian melalui metode kuitsioner yang peneliti peroleh dari hasil survey pada ketiga lokasi penelitian terkait variabel keterkaitan fisik (ketersediaan moda transportasi, jarak tempuh dan waktu

tempuh. Dari 294 responden 280 responden berpendapat ketersediaan moda transportasi laut yang menghubungkan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi memadai, sedangkan 13 responden berpendapat cukup dan 1 responden berpendapat kurang. Dari segi waktu tempuh dari 294 responden, 284 responden berpendapat waktu tempuh dekat, dan 10 responden berpendapat sedang. Dan untuk jarak tempuh 280 responden berpendapat jarak tempuh dekat dan 14 responden berpendapat jarak tempuh sedang. Lebih jelas dapat dilihat pada tabel 4.20 berikut.



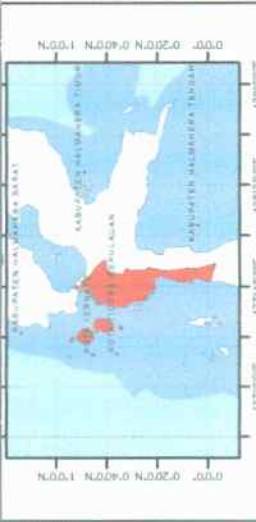
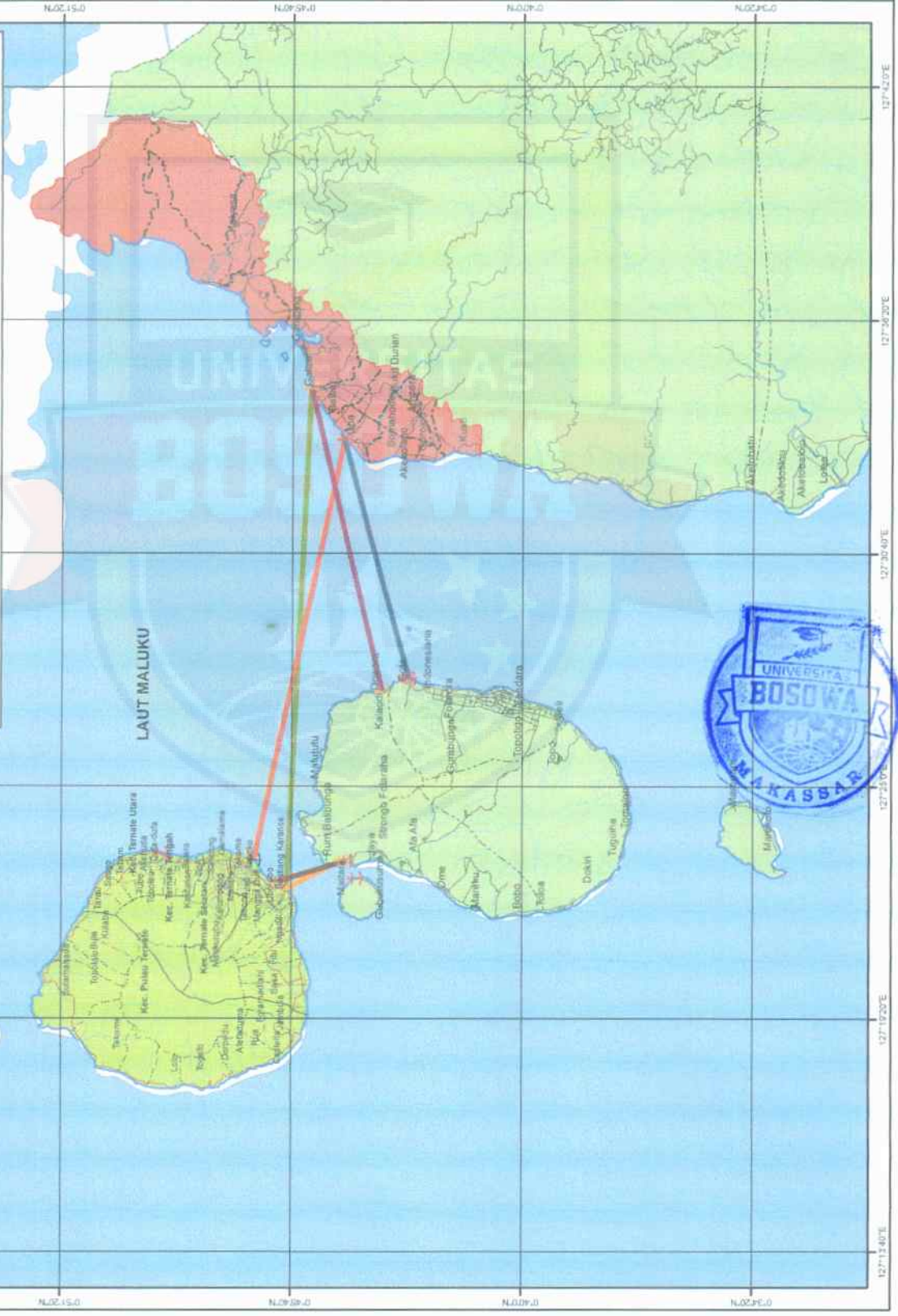
Tabel 4.20. Tanggapan Responden Terkait Pola Interaksi keruangan Melalui Keterkaitan Fisik (Ketersediaan Moda Transportasi, Waktu Tempuh Dan Jarak Tempuh)

No	Pola Interaksi	Keterkaitan Fisik								
		Ketersediaan Moda Transportasi			Waktu Tempuh			Jarak Tempuh		
		Memadai	Cukup	Kurang	Dekat	Sedang	Jauh	Dekat	Sedang	Jauh
1	Temate-Tidore	51	-	-	50	-	-	50	-	-
2	Temate-Sofifi	49	-	-	49	-	-	48	1	-
3	Tidore-Temate	48	1	-	49	-	-	49	-	-
4	Tidore Sofifi	42	7	-	49	-	-	49	-	-
5	Sofifi-Temate	43	5	-	47	2	-	48	1	-
6	Sofifi-Tidore	48	-	-	40	8	-	36	12	-
	Jumlah	281	13	-	284	10	-	280	14	-

Sumber hasil survey 2014

NO.	waktu	ternate-roore (piwa)	ternate-soffi (giwa)
1	Minggu I September	9432	9321
2	Minggu II September	9376	8965
3	Minggu III September	9341	9231
4	Minggu IV September	10331	9383
Jumlah		38.480	36.900

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Ternate ,2014



Proyeksi Peta : Universal Transverser Mercator (Zona 51S)
 Proyeksi Geografis dan UTM
 System Grid :
 Datum : WGS 1984

Keterangan

- Kabupaten
- jalan
- batas kecamatan
- sungai
- garis pantai
- laut
- Pelabuhan Laut
- Pelabuhan PELNI
- Pelabuhan Penyberangan
- Pelabuhan Perikanan

Rute Pergerakan Moda Transportasi Laut

- Rute Pelayaran Ternate-Soffi
- Rute Pelayaran Ternate-Tidore
- Rute Pelayaran Tidore-Soffi
- Rute Penyberangan Ternate-Soffi
- Rute Penyberangan Ternate-Tidore
- Rute Penyberangan Tidore-Soffi
- Kota Ternate
- Kota Soffi
- Kota Tidore Kepulauan

Mahasiswa / NIM :
ANSAR A. HAMID / MPW 4512035
 Ketua Pembimbing
 - Dr. Ir. BATARA SURYA, M.Si.
 - Dr. Ir. AGUS SALIM, M.Si.
 Sumber Peta
 - Peta RBI Skala 1:50.000 BIG
 - RTRW Kota Tidore Kepulauan
 - Hasil Interpretasi Citra Satelit Alos Tahun 2010

MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA "45"



2. Gambaran Keterkaitan Ekonomi Pola Interaksi keruangan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi.

Keterkaitan ekonomi pada pola interaksi keruangan di Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi berdasarkan hasil observasi yang peneliti lakukan menggambarkan bahwa aliran distribusi barang berupa sandang, pangan dan papan dominan di alirkan dari Kota Ternate menuju Ke Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi. Keberadaan Pelabuhan Ahmad Yani sebagai salah satu pelabuhan Kelas II yang melayani rute penyebrangan secara nasional di Maluku Utara dan juga keberadaan Bandar Udara Sultan Babubullah menjadikan Kota Ternate sebagai pintu gerbang masuk dan keluarnya arus orang maupun barang dari dan menuju Provinsi Maluku Utara. Sedangkan aliran barang dari Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi ke Kota Ternate dominan adalah hasil alam yang di pasarkan di Kota Ternate maupun yang akan di distribusikan ke luar wilayah Maluku Utara.

Dari data rekapitulasi produksi muatan kapal pada pelabuhan penyebrang kapal ferry Bastiong-Rum (Ternate-Tidore), Bastiong- Galala (Ternate-Sofifi), Rum-Bastiong (Tidore-Ternate), Dowora-Galala (Tidore-Sofifi), Galala-Bastiong (Sofifi-Ternate) dan Galala-Dowora (Sofifi-Tidore) per Agustus 2014 (DISHUB-MALUT 2014) menunjukkan bahwa aliran distribusi barang tertinggi terjadi pada rute penyebrangan Bastiong-Galala (Ternate-Sofifi) yaitu 152 Ton/M³ dan aliran distribusi barang terendah terjadi pada rute penyebrangan Sofifi-Dowora (Sofifi-Tidore) yaitu 69 Ton/M³. Lebih jelas lihat tabel 4.19.

Tabel 4.21. Aliran Distribusi Barang (Hasil Pertanian, Perikanan dan Barang Kebutuhan Lainnya) Di Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi Melalui Penyebrangan Kapal Ferry Per Agustus 2014

No	Rute Penyebrangan Kapal Ferry	Jumlah Barang (Ton/M ³)
1	Bastiong-Rum (Ternate-Tidore)	143
2	Bastiong- Galala (Ternate-Sofifi)	152
3	Rum-Bastiong (Tidore-Ternate)	84
4	Dowora-Galala (Tidore-Sofifi)	72
5	Galala-Bastiong (Sofifi-Ternate)	93
6	Galala-Dowora (Sofifi-Tidore)	69

Sumber, DISHUB-MALUT Agustus 2014

Berdasarkan hasil survey dengan metode kuitisioner, hasil yang peneliti dapati berdasarkan perspektif masyarakat terkait pola aliran barang serta tingkat pendapatan masyarakat pada pola interaksi keruangan yang terjadi pada Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi dapat dilihat pada tabel 4.20 berikut.

Tabel 4.22. Tanggapan Responden Terkait Pola Interaksi keruangan Berdasarkan Keterkaitan Ekonomi (Aliran Distribusi Barang dan Kegiatan Ekonomi Kota)

No	Pola Interaksi	Keterkaitan Ekonomi					
		Aliran Distribusi Barang			Kegiatan Ekonomi Kota		
		Tinggi	Sedang	Rendah	Tinggi	Sedang	Rendah
1	Ternate-Tidore	21	27	2	36	12	2
2	Ternate-Sofifi	27	16	6	41	4	4
3	Tidore-Ternate	11	26	11	34	9	6
4	Tidore Sofifi	9	13	27	12	15	22
5	Sofifi-Ternate	11	19	19	37	8	4
6	Sofifi-Tidore	7	9	33	9	21	11
Jumlah		86	110	98	223	69	49

Sumber: Hasil Survey 2014

3. Gambaran Keterkaitan Sosial Pola Interaksi keruangan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi.

Dalam penelitian ini, keterkaitan sosial pola interaksi keruangan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi di ukur dengan menggunakan dua indikator yaitu, pola aliran informasi dan ketersediaan Pola Hubungan Sosial. Dari 294 responden sebanyak 245 tanggapan responden terkait pola aliran informasi tinggi sedangkan 49 lainnya memberi tanggapan sedang. Hal ini menunjukkan bahwa aliran informasi yang terjadi pada pola interaksi Ternate-Tidore-Sofifi terjadi hampir setiap hari. Pola aliran informasi melalui aktifitas kunjungan keluarga dan aliran informasi surat kabar paling tinggi terjadi pada interaksi Ternate- Tidore dan yang paling rendah terjadi pada interaksi Tidore-Ternate.

Untuk indikator Pola Hubungan Sosial, tanggapan responden tinggi dalam melaukan interaksi karena ingin berkunjung ke sanak family. Dalam keterkaitan hubungan sosial dari 294 responden sebanyak 154 responden melaukan perjalanan karena ingin melalukan hubungan sosial.

Tingginya interaksi yang terjadi akibat pola hubungan sosial ini terjadi karena secara historis ketiga wilayah ini memiliki hubungan kekerabatan yang tinggi dalam satu kesatuan wilayah kesultanan *Maluku Kie Raha*.

Tabel 4.23. Tanggapan Responden Terkait Pola Interaksi keuangan Berdasarkan Keterkaitan Sosial (Pola Aliran Informasi dan Pola Hubungan Sosial)

No	Pola Interaksi	Keterkaitan Sosial					
		Pola Aliran Informasi			Pola Hubungan Sosial		
		Tinggi	Sedang	Rendah	Tinggi	Sedang	Rendah
1	Temate-Tidore	50	-	-	11	10	29
2	Temate-Soffi	43	6	-	9	4	36
3	Tidore-Ternate	29	20	-	49	-	-
4	Tidore-Soffi	44	5	-	32	17	-
5	Soffi-Ternate	42	7	-	42	4	3
6	Soffi-Tidore	37	11	-	11	27	10
	Jumlah	245	49	-	154	62	78

Sumber: Hasil Survey 2014



BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Dan Pembahasan Pola Interaksi Wilayah Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan, Kota Sofifi dan Proses Pembentukan Sistem Aktivitas Perkotaan.

1. Analisis Pola Interaksi

Dalam menganalisis Model Interaksi wilayah pendekatan untuk melihat atau menilai hubungan antar daerah yaitu dengan model gravitasi di perkenalkan oleh W.J. Reilly (1929). Disini, daerah dianggap suatu massa. Hubungan antar daerah dipersamakan dengan hubungan antar massa. Massa wilayah juga mempunyai daya tarik, sehingga terjadi pengaruh-mempengaruhi antar daerah sebagai perwujudan kekuatan Tarik menarik antar daerah. Untuk melihat interaksi yang terjadi antara Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi terhadap Kota Ternate sebagai lokasi penelitian dengan persamaan

$$I = \frac{P_1 \cdot P_2}{d^2}$$

Dimana :

I = Interaksi di antara kedua region

$P^1 P^2$ = Jumlah penduduk masing-masing region

d = Jarak di antara ke dua region

Dimana kekuatan tarik menarik antara dua benda meningkat mengikuti produk massanya dan berkurang/ berbanding terbalik mengikuti distansi (jarak) antara keduanya.

Dari hasil perhitungan dengan menggunakan pendekatan model gravitasi yang di perkenalkan oleh W.J. Reilly (1929). Dapat di jelaskan bahwa jumlah interaksi yang paling besar adalah interaksi yang terjadi antara Tidore-Ternate = 26,94 kemudian Tidore-Sofifi = 22,45 dan sofffi-Ternate = 12,63. Hasil yang di dapat melalui pendekatan analisis gravitasi W.J. Reilly (1929) di lapangan khususnya interaksi Tidore-Sofifi dan Ternate-Sofifi, dimana melalui hasil observasi pada lokasi penelitian peneliti temukan bahwa interaksi Ternate-Sofifi jauh lebih besar dari pada interaksi Tidore-Sofifi hal ini di buktikan dari data arus orang yang melakukan perjalanan dari Ternate-Sofifi maupun sebaliknya yang pada bulan September 2014 sebanyak 36.900 orang untuk perjalanan Ternate-Sofifi dan 27.900 orang untuk perjalanan Sofifi-Ternate jika di bandingkan dengan perjalanan Tidore-Sofifi sebanyak 6.880 orang dan Sofifi-Tidore sebanyak 5.480 orang.

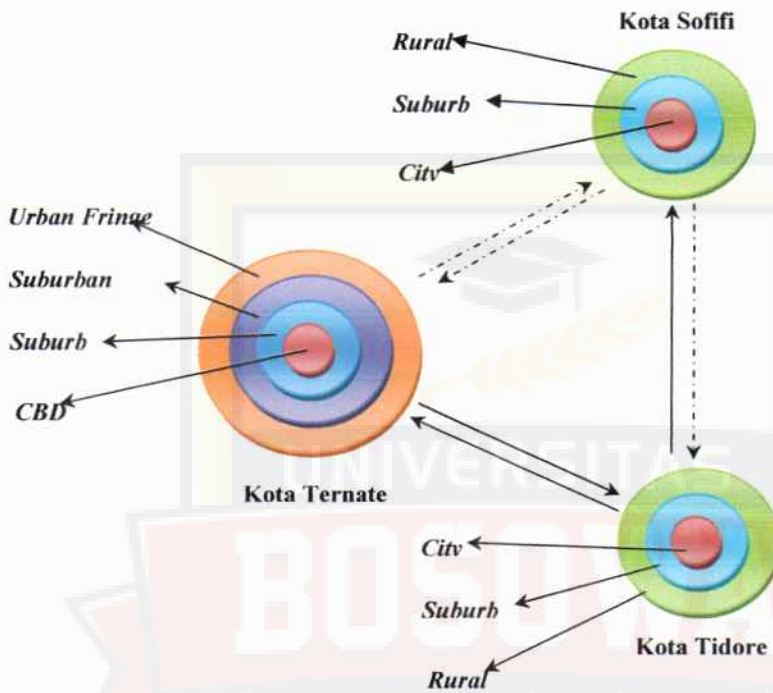
2. Pembahasan Pola Interaksi Keruangan dan Proses Pembentukan Sistem Aktifitas Perkotaan

Pola interaksi yang terjadi pada ketiga wilayah ini menunjukkan bahwa mobilitas pergerakan manusia, barang, materi, informasi dan energi secara simultan mengondisikan posisi dan kedudukan masing-masing kota. Artinya, intereaksi keruangan yang berlangsung pada Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi, mengondisikan proses lokasi, relokasi, distribusi, dan difusi keruangan yang memiliki keterkaitan secara fisik, ekonomi dan sosial. Keterkaitan ruang secara fisik, ekonomi dan sosial pada akhirnya mendorong proses pembentukan sistem aktivitas perkotaan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi. Terbentuknya sistem aktivitas perkotaan pada ketiga kota tersebut, merekondisi kedudukan Kota Ternate sebagai pusat pelayanan primer, Kota Tidore Kepulauan sebagai pusat pelayanan sekunder dan Kota Sofifi berkedudukan sebagai pusat pelayanan tersier. Sistem aktivitas perkotaan pada ketiga kota tersebut, kemudian berkembang kearah pembentukan

zona keruangan perkotaan. Zona keruangan perkotaan pada Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi pada gambar 5.1 berikut.

Gambar 5.1

Interaksi Keruangan Dan Pembentukan Zona Keruangan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi



Gambar 5.1, di atas menunjukkan zona keruangan pada Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi yang terkondisi akibat proses interaksi keruangan. Ada 3 interpersasi yang dapat diajukan, terkait dengan pembentukan zona keruangan perkotaan pada ketiga kota tersebut, yaitu; Pertama, zona keruangan yang terbentuk pada Kota Ternate dalam kedudukannya sebagai pusat pelayanan primer terdiri atas 4 kategori zona keruangan, yaitu; (1) kawasan pusat kota (CBD) dicirikan dengan keberadaan pusat kegiatan ekonomi kota, meliputi; pusat perbelanjaan, perdagangan, jasa, kawasan kesultanan Ternate, perhotelan, perkantoran, pelabuhan, permukiman kumuh dan dermaga penyeberangan. (2) zona kedua, merupakan kawasan suburban dicirikan dengan keberadaan fungsi aktivitas perkotaan, antara lain; kawasan

bandar udara, kawasan permukiman dan pertokoan skala pelayanan lokal. (3) zona ketiga merupakan kawasan suburban fringe, kawasan ini merupakan areal pengembangan kota baru Kota Ternate, dicirikan dengan keberadaan fungsi permukiman skala besar, pendidikan tinggi, lahan pertanian dan perkebunan. (4) zona keempat, merupakan kawasan urban fringe, dicirikan dengan keberadaan permukiman skala kecil (terbatas), kawasan hutan dan daerah rawan bencana (kawasan gunung Gamalama) dengan radius 10 Km, ke arah pusat Kota Ternate. Realitas ini relevan dengan konseptualisasi Burges (dalam Jayadinata, 2004) bahwa daerah pusat kota (DPK) atau central business district (CBD) merupakan pusat kota yang letaknya tepat di tengah kota dan berbentuk bundar yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik, serta merupakan zona dengan derajat aksesibilitas tinggi dalam suatu kota.

Kedua, zona keruangan yang terbentuk pada Kota Tidore Kepulauan dalam kedudukannya sebagai pusat pelayanan sekunder, terdiri atas 3 zona keruangan, yaitu: (1) zona 1 merupakan kawasan perkotaan Kota Tidore kepulauan sebagai ibukota kabupaten, dicirikan dengan keberadaan aktivitas perkotaan, antara lain; perkantoran, perdagangan (pasar tradisional) skala pelayanan lokal, permukiman perkotaan, pendidikan dan aktivitas perkotaan lainnya. (2) zona suburban, merupakan kota-kota kecil sebagai daerah hinterland Kota Tidore Kepulauan. Fungsi aktivitas perkotaan antara lain; perkantoran, pasar tradisional, pendidikan dan permukiman. (3) zona kawasan rural, zona ini dicirikan dengan kegiatan pertanian, perkebunan, permukiman nelayan dan kawasan hutan. Fakta lapangan yang ditemukan menunjukkan bahwa pola perkembangan perkotaan Kota Tidore Kepulauan cenderung linier ditandai dengan jalur jalan utama kota yang menghubungkan antarkawasan perkotaan yang dibatasi oleh perairan, dan kecenderungan perkembangan Kota Tidore Kepulauan, menunjukkan bahwa nilai lahan masih ditentukan oleh produktivitas lahan pertanian. Artinya, semakin

dekat dengan kegiatan produksi pertanian, kecenderungan nilai lahan cukup tinggi. Realitas ini relevan dengan konseptualisasi teori Homer Hoyt, (dalam Jayadinata, 2004), bahwa daerah-daerah yang memiliki harga tanah atau sewa tanah tinggi biasanya terletak di luar kota; daerah-daerah yang memiliki sewa tanah dan harga tanah rendah merupakan jalur-jalur yang bentuknya memanjang dari pusat kota ke daerah perbatasan; dan zona pusat adalah daerah pusat kegiatan.

Ketiga, zona keruangan yang terbentuk pada Kota Sofifi dalam kedudukannya sebagai pusat pelayanan tersier, terdiri atas 3 zona keruangan, yaitu; (1) zona 1 merupakan kawasan perkotaan Kota Sofifi sebagai ibukota provinsi, dicirikan dengan keberadaan aktivitas perkotaan, antara lain; pusat pemerintahan tingkat provinsi, pasar tradisional skala pelayanan lokal dan permukiman. (2) zona suburban, merupakan areal kawasan perkotaan untuk pengembangan permukiman baru dalam kerangka mendukung kedudukan Kota Sofifi sebagai ibukota provinsi. Fungsi aktivitas perkotaan antara lain; permukiman, pelabuhan, pertanian dan perkebunan. (3) zona kawasan rural, zona ini dicirikan dengan kegiatan pertanian, perkebunan, permukiman nelayan dan kawasan hutan. Fakta lapangan yang ditemukan menunjukkan bahwa pola perkembangan perkotaan Kota Sofifi cenderung linier ditandai dengan jalur jalan utama kota yang berfungsi menghubungkan fungsi-fungsi ruang antarkawasan perkotaan dan dibatasi oleh perairan. Artinya, kecenderungan perkembangan Kota Sofifi menunjukkan bahwa nilai lahan masih ditentukan oleh produktivitas lahan pertanian dan perkebunan.

Ketiga hal tersebut di atas, memberi pemahaman bahwa intereaksi keruangan antarkota dalam sistem perkotaan, berdasarkan zona keruangan yang terbentuk pada Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi menunjukkan perbedaan yang sangat mendasar. Perbedaan yang muncul sangat signifikan pengaruhnya terhadap fungsi dan kedudukan masing-masing kota, dalam hal sistem pelayanan dan pola distribusi aliran barang dan jasa. Fakta lapangan yang ditemukan

menunjukkan bahwa kedudukan Kota Ternate merupakan pusat pelayanan primer (kota inti) dalam konstelasi pengembangan wilayah Provinsi Maluku Utara. Perkembangan Kota Ternate dalam kedudukannya sebagai kota inti ditandai dengan keberadaan pusat-pusat perdagangan berskala pelayanan regional, sehingga berdampak pada mobilitas pergerakan penduduk, arus barang, materi dan informasi cukup tinggi. Artinya, bahwa kecenderungan interaksi keruangan secara fisik, ekonomi dan sosial terkondisi akibat keberadaan fungsi-fungsi aktivitas perkotaan dalam dimensi keruangan Kota Ternate yang berkembang ke arah kota modern, ditandai dengan kepadatan penduduk yang cukup tinggi akibat urbanisasi dan migrasi serta keberadaan permukiman kumuh pada pusat serta diindikasikan pengaruhnya cukup signifikan terhadap degradasi kualitas lingkungan hidup dan sistem transportasi perkotaan berdasarkan zona keruangan yang terbentuk. Pada Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi berdasarkan pola interaksi keruangan yang berlangsung secara fisik, ekonomi dan sosial, menunjukkan bahwa kedua kota tersebut berkedudukan sebagai kutub pertumbuhan wilayah Kota Ternate. Fakta lapangan yang ditemukan menunjukkan bahwa kecenderungan interaksi keruangan terjadi akibat pemasaran hasil-hasil produksi pertanian, perkebunan dan perikanan akibat demand kebutuhan penduduk Kota Ternate yang cukup tinggi, demikian pula sebaliknya pemenuhan kebutuhan dasar penduduk Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi dipenuhi dengan keberadaan fungsi-fungsi aktivitas yang berkembang pada Kota Ternate. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa interaksi keruangan secara fisik, ekonomi dan sosial yang digerakkan oleh fungsi dan peran jasa angkutan transportasi, mengondisikan pola hubungan ketergantungan antarkota dan antarwilayah dalam sistem pengembangan perkotaan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi. Pola hubungan ketergantungan yang terkondisi melalui proses interaksi keruangan pada ketiga kota tersebut, berdampak pada disparitas antarwilayah dan kesenjangan pelayanan antarkota. Realitas ini relevan

dengan konseptualisasi teori Jeffrey G. Williamson (dalam Nadiroh, F. 2012), bahwa kesenjangan antarwilayah dan antarkota terjadi akibat konsentrasi kegiatan ekonomi antardaerah yang cukup tinggi dan akan cenderung mendorong meningkatnya ketimpangan pembangunan antarwilayah karena proses pembangunan daerah akan lebih cepat pada daerah dengan konsentrasi kegiatan ekonomi yang lebih tinggi.

B. Analisis dan Pembahasan Pengaruh Pola Interaksi Keruangan Terhadap Pembentukan Sistem Aktivitas Perkotaan.

Untuk mengetahui hubungan antara variabel independent dan variabel dependent, apakah variabel Faktor Internal yang terdiri dari, moda transportasi (X1), waktu tempuh (X2), jarak (X3), pola aliran informasi (X4) (X5) aliran distribusi barang (X6) dan tingkat pendapatan (X7) berpengaruh secara simultan (bersama-sama) terhadap variabel dependen Y (interaksi wilayah) peneliti menggunakan pengujian statistik dengan pendekatan regresi linier berganda menggunakan alat analisis SPSS (Statistical Product and Service Solution) 16. Dalam pengolahannya akan di kemukakan dua hipotesis yaitu H_0 (hipotesis nol) dan H_a (hipotesis alternatif). Dengan ketentuan hipotesis penelitian diterima apabila hipotesis nol (H_0) ditolak, dimana :

- H_0 : Faktor interaksi wilayah (moda transportasi , waktu tempuh, jarak, pola aliran informasi, ketersediaan fasilitas di tempat tujuan, aliran distribusi barang dan tingkat pendapatan) tidak berpengaruh terhadap tingkat interaksi wilayah
- H_a : Faktor interaksi wilayah (moda transportasi , waktu tempuh, jarak, pola aliran informasi, ketersediaan fasilitas di tempat tujuan, aliran distribusi barang dan tingkat pendapatan) berpengaruh terhadap tingkat interaksi wilayah

Dengan kesimpulan :

- Bila (P Value) $< 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya variabel independent secara simultan (bersama-sama) mempengaruhi variabel dependent.

- Bila (P Value) > 0,05 maka H0 diterima dan Ha ditolak. Artinya variabel independent secara simultan (bersama-sama) tidak mempengaruhi variabel dependent.

1. Analisis Faktor Determinan Pola Interaksi Wilayah Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Sofifi Dengan Menggunakan Regresi Linier Berganda

a. Uji F

Uji F (uji simultan) adalah untuk melihat pengaruh variabel bebas yaitu terhadap variabel terikatnya yaitu DA secara serempak. Berikut adalah nilai F hitung dalam penelitian ini yaitu:

Tabel 5.1.
Nilai F Hitung Pada Analisis Regresi Linier Berganda

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	16.026	7	2.289	2.975	.005 ^b
Residual	220.127	286	.770		
Total	236.153	293			

a. Predictors: (Constant), Tingkat Pendapatan, Jarak Tempuh, Aliran Distribusi Barang, Moda Transportasi, Waktu Tempu, Pola Aliran Informasi, Ketersediaan Fasilitas Sosial Di Tempat Tujuan

b. Dependent Variable: Tingkat Interaksi

Tampak bahwa nilai F hitung pada model penelitian adalah sebesar 236.153 dengan taraf signifikansi sebesar 0,05. Nilai signifikansi adalah di atas 0,05 yang menunjukkan bahwa variabel bebas secara serempak tidak berpengaruh signifikan terhadap tingkat partisipasi (kehadiran dalam pertemuan) pada signifikansi 5%.

b. Uji T

Uji t (parsial) adalah untuk melihat pengaruh variabel-variabel bebas secara parsial terhadap variabel terikatnya. Berikut adalah hasil perhitungan nilai t hitung dan taraf signifikansinya dalam penelitian ini dapat di lihat pada table

Tabel 5.2.
Hasil Pengujian Koefisien Regresi Berganda

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	1.140	.891		1.279	.202
Moda Transportasi	.198	.151	.075	1.311	.191
Waktu Tempu	.260	.177	.085	1.467	.143
Jarak Tempuh	.271	.156	.102	1.743	.082
Pola Aliran Informasi	.300	.138	.127	2.179	.030
Pola Hubungan Sosial	-.069	.066	-.062	-1.052	.294
Aliran Distribusi Barang	.150	.111	-.077	1.347	.179
Aktivitas Ekonomi Kota	.166	.070	.140	2.376	.018

a. Dependent Variable: Tingkat Interaksi

Berdasarkan pada tabel 5.1. maka didapatkan persamaan regresi linier berganda sebagai berikut :

$$Y = 1,140 + 0,198X_1 + 0,260X_2 + 0,271X_3 + 0,300X_4 - 0,069X_5 + 0,150X_6 + 0,166X_7$$

Persamaan diatas dapat di jelaskan sebagai berikut :

a. Faktor Ketersediaan Moda Transportasi

Berdasarkan analisis data di atas, maka tampak bahwa nilai t hitung untuk indikator Ketersediaan moda transportasi adalah sebesar 1,311. Nilai tersebut di bawah nilai t tabel untuk N = 294 yaitu sebesar + 1,968 sehingga diinterpretasikan bahwa indikator faktor ketersediaan moda transportasi mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap interaksi wilayah. Dengan demikian hipotesis H1 dalam penelitian ini yang berbunyi: Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara ketersediaan moda transportasi dan interaksi wilayah ditolak. Berarti ketersediaan moda transportasi mempunyai pengaruh signifikan terhadap interaksi wilayah.

b. Faktor Waktu Tempuh

Berdasarkan analisis data di atas, maka tampak bahwa nilai t hitung untuk indikator waktu tempuh adalah sebesar 1.467. Nilai

tersebut di bawah nilai t tabel untuk $N = 294$ yaitu sebesar $+ 1,968$ sehingga diinterpretasikan bahwa indikator waktu tempuh mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap interaksi wilayah. Dengan demikian hipotesis H1 dalam penelitian ini yang berbunyi: Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara waktu tempuh dan interaksi wilayah ditolak. Berarti waktu tempuh mempunyai pengaruh signifikan terhadap interaksi wilayah.

c. Faktor Jarak Tempuh

Berdasarkan analisis data di atas, maka tampak bahwa nilai t hitung untuk indikator jarak tempuh adalah sebesar 1.743. Nilai tersebut di bawah nilai t tabel untuk $N = 294$ yaitu sebesar $+ 1,968$ sehingga diinterpretasikan bahwa indikator jarak tempuh mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap interaksi wilayah. Dengan demikian hipotesis H1 dalam penelitian ini yang berbunyi: Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara jarak tempuh dan interaksi wilayah ditolak. Berarti jarak tempuh mempunyai pengaruh signifikan terhadap interaksi wilayah.

d. Faktor Pola Aliran Informasi

Berdasarkan analisis data di atas, maka tampak bahwa nilai t hitung untuk indikator pola aliran informasi adalah sebesar 2.179. Nilai tersebut di atas nilai t tabel untuk $N = 294$ yaitu sebesar 1,968 sehingga diinterpretasikan bahwa indikator pola aliran informasi tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap interaksi wilayah. Dengan demikian hipotesis H1 dalam penelitian ini yang berbunyi: Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara pola aliran informasi dan interaksi wilayah diterima. Berarti pola aliran informasi tidak mempunyai pengaruh signifikan terhadap interaksi wilayah.

e. Faktor Hubungan Sosial

Berdasarkan analisis data di atas, maka tampak bahwa nilai t hitung untuk indikator ketersediaan fasilitas sosial di tempat tujuan

adalah sebesar -1.052. Nilai tersebut di bawah nilai t tabel untuk $N = 294$ yaitu sebesar 1,968 sehingga diinterpretasikan bahwa indikator ketersediaan fasilitas sosial di tempat tujuan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap interaksi wilayah. Dengan demikian hipotesis H1 dalam penelitian ini yang berbunyi: Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara ketersediaan fasilitas sosial di tempat tujuan dan interaksi wilayah ditolak. Berarti ketersediaan fasilitas sosial di tempat tujuan mempunyai pengaruh signifikan terhadap interaksi wilayah.

f. Faktor Aliran Distribusi Barang

Berdasarkan analisis data di atas, maka tampak bahwa nilai t hitung untuk indikator ketersediaan fasilitas sosial di tempat tujuan adalah sebesar 1.347. Nilai tersebut di bawah nilai t tabel untuk $N = 294$ yaitu sebesar 1,968 sehingga diinterpretasikan bahwa indikator aliran distribusi barang mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap interaksi wilayah. Dengan demikian hipotesis H1 dalam penelitian ini yang berbunyi: Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara aliran distribusi barang dan interaksi wilayah ditolak. Berarti aliran distribusi barang mempunyai pengaruh signifikan terhadap interaksi wilayah

g. Faktor Aktifitas Ekonomi Kota

Berdasarkan analisis data di atas, maka tampak bahwa nilai t hitung untuk indikator Aktifitas Ekonomi Kota adalah sebesar 2.376. Nilai tersebut di atas nilai t tabel untuk $N = 294$ yaitu sebesar 1,968 sehingga diinterpretasikan bahwa indikator Aktifitas Ekonomi Kota tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap interaksi wilayah. Dengan demikian hipotesis H1 dalam penelitian ini yang berbunyi: Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara Aktifitas Ekonomi Kota dan interaksi wilayah diterima. Berarti Aktifitas Ekonomi Kota tidak mempunyai pengaruh signifikan terhadap interaksi wilayah.

2. Pembahasan Hasil Analisis Pengaruh Pola Interaksi Keruangan Terhadap Pembentukan Sistem Aktivitas Perkotaan

Setelah melakukan analisis regresi linier berganda dengan menggunakan SPSS.16 peneliti memperoleh hasil bahwa, Fenomena interaksi keruangan yang berlangsung pada Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi, menunjukkan pola hubungan keterkaitan antarkota dalam satu sistem pengembangan wilayah. Bintarto (dalam Suprpta, 2006) menyebutkan bahwa interaksi merupakan proses sosial, ekonomi dan budaya ataupun proses politik yang secara cepat atau lambat dapat menimbulkan suatu realita atau kenyataan. Kemudian Marshall (dalam R. Lovina. 2010) menyebutkan bahwa analisis keruangan adalah analisis lokasi yang menitikberatkan pada tiga unsur, yaitu; jarak (distance), kaitan (interaction) dan gerakan (movement), dan W.J. Reilly (dalam Nursid, S. 1998) dengan mengadopsi teori gravitasi Isaac Newton, menyatakan bahwa kekuatan interaksi antarwilayah diukur dengan memfokuskan pada perbandingan jumlah penduduk dengan jarak antarwilayah. Ketiga teori ini pada dasarnya berada pada titik temu, dengan pemahaman bahwa interaksi keruangan terjadi berdasarkan intensitasnya, sepenuhnya berlangsung akibat dukungan sarana dan prasarana transportasi yang berfungsi menghubungkan antarkota dalam satu wilayah, sehingga merekondisi proses sosial, ekonomi, budaya dan politik berkembang. Dalam prosesnya kemudian menunjukkan bahwa intensitas interaksi sangat ditentukan oleh faktor jarak, kaitan hubungan pemasaran antarkota dan gerakan atau mobilitas penduduk, yang secara simultan menciptakan hubungan saling ketergantungan suatu kota terhadap kota lainnya sebagai satu kesatuan wilayah, sehingga menjadi motor penggerak pembentukan sistem aktivitas perkotaan baik secara eksternal maupun internal.

Fenomena perkembangan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi melalui proses interaksi keruangan baik eksternal maupun internal, berdasarkan fakta lapangan yang ditemukan, menunjukkan gejala

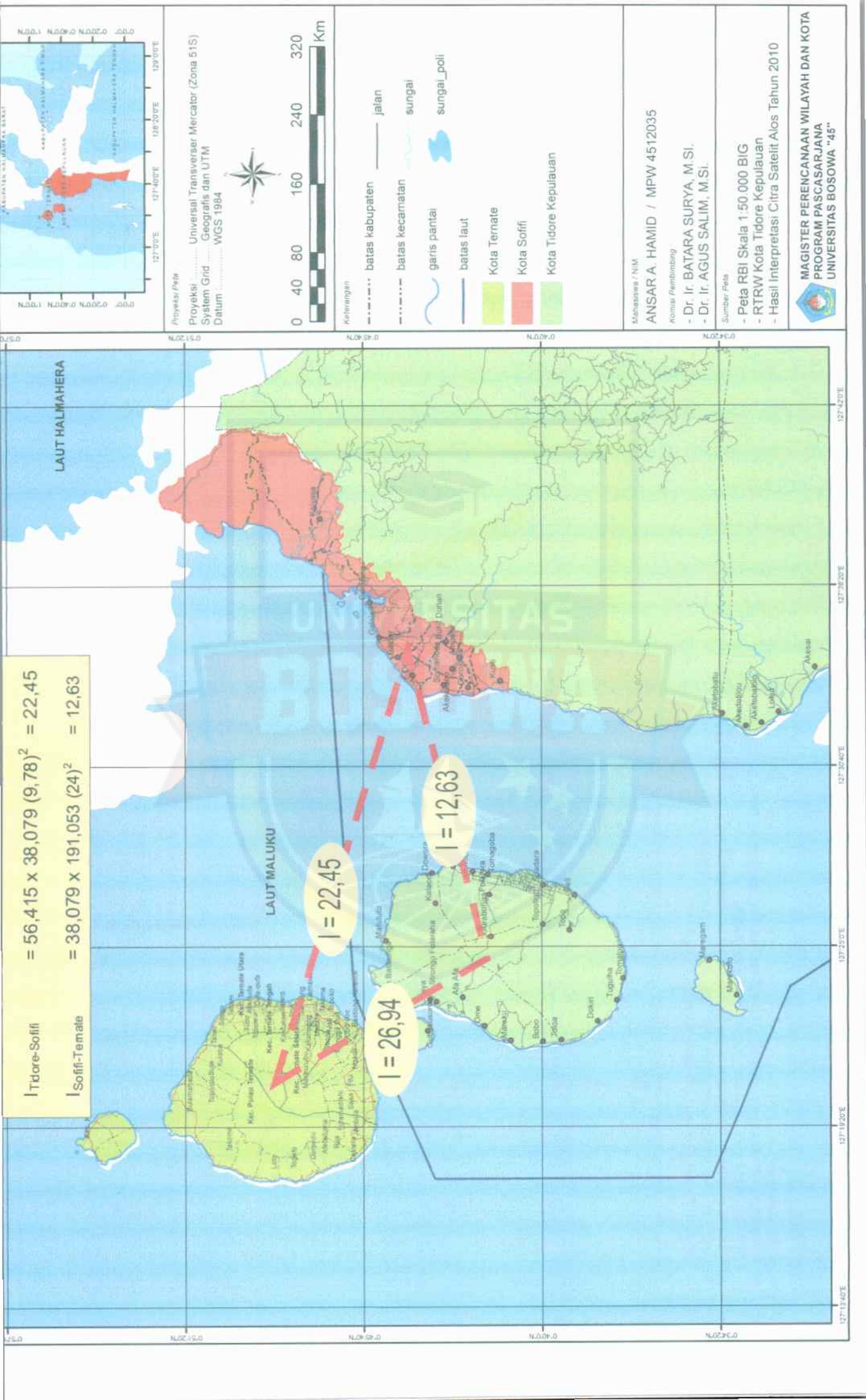
hubungan secara spasial antarkota lebih bersifat satu arah meskipun arah pergerakan angkutan transportasi bersifat timbal balik. Kondisi ini terjadi akibat keberadaan fungsi-fungsi aktivitas perkotaan dominan berkembang pada Kota Ternate dalam kedudukannya sebagai kota primer dan pusat kegiatan nasional (PKN). Dampak secara langsung yang dapat diamati adalah arus pergerakan aktivitas yang ditimbulkan Kota Ternate berkontribusi secara positif terhadap proses pembentukan struktur ruang kota dan bergerak kearah proses pembentukan pola-pola atau pattern Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi. Artinya suatu kota yang berkembang dalam kedudukannya sebagai pusat pelayanan primer berasosiasi secara positif terhadap perkembangan kota-kota disekitarnya dan pengaruhnya sangat signifikan terhadap arus pergerakan manusia dan mobilitas angkutan barang. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dinamika perkembangan Kota Ternate tidak hanya dipengaruhi oleh fungsi-fungsi kegiatan yang berkembang secara internal akan tetapi, juga dipengaruhi oleh kedudukan dan keberadaan Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi sebagai daerah hiterlandnya.

Faktor determinan Pola interaksi keruangan hubungannya dengan pembentukan sistem aktivitas perkotaan pada Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi dalam konteks pengembangan wilayah Provinsi Maluku Utara, dengan menegaskan pola distribusi aliran barang dan jasa dan peningkatan fungsi-fungsi pelayanan aktivitas perkotaan, maka beberapa hal yang perlu dipertimbangkan dalam kerangka mendorong hubungan keterkaitan antarkota secara fisik spasial, ekonomi dan sosial dalam kerangka mengurangi disparitas pelayanan antarkota dan antarwilayah melalui pola hubungan ketergantungan yang saling menguntungkan antara Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi, sebagai satu kesatuan pengembangan di wilayah Provinsi Maluku Utara, maka konsep pengembangan yang dapat dilakukan, adalah sebagai berikut :

- a. Mengendalikan fungsi-fungsi kegiatan wilayah yang terfokus pada Kota Ternate, melalui distribusi pelayanan fungsi-fungsi primer perkotaan dalam kerangka menciptakan keseimbangan pembangunan berdasarkan potensi dan karakteristik masing-masing wilayah dan kota sebagai satu kesatuan sistem pengembangan perkotaan secara berkelanjutan dalam dimensi fisik spasial, ekonomi dan sosial.
- b. Menetapkan secara tegas kedudukan Kota Ternate sebagai pusat pelayanan primer dengan fungsi utama perdagangan dan jasa, serta tidak menambah fungsi-fungsi aktivitas baru yang bersifat primer dengan pertimbangan bahwa Kota Ternate berada pada posisi daerah rawan bencana alam (ancaman gunung api Gamalama), disamping keterbatasan ruang untuk pengembangan aktivitas perkotaan akibat kendala tofografi dan geografis wilayah. Pengembangan fungsi perdagangan dan jasa didasarkan pada historikal Kota Ternate yang merupakan jalur perdagangan hasil bumi sejak jaman kolonial.
- c. Meningkatkan fungsi dan peran Kota Tidore Kepulauan, melalui pengembangan fungsi-fungsi aktivitas baru antara lain; fungsi pendidikan tinggi, wisata sejarah (satu kesatuan paket wisata). Fungsi ini penting mengingat Kota Tidore Kepulauan memiliki keterkaitan secara historis terhadap keberadaan kesultanan di wilayah Provinsi Maluku Utara (kesultanan Ternate, Tidore, Bacan dan kesultanan Jailolo). Pengembangan fungsi-fungsi ini dikembangkan dengan cara penyiapan sarana dan prasarana transportasi yang lebih memadai dengan pertimbangan kedekatan jarak dengan Kota Ternate. Pengembangan sistem transportasi yang dimaksud antara lain, pembangunan jalan dan jembatan yang melintasi laut dari arah Bastiong-Rum sepanjang 2 km dari arah Kota Ternate menuju Kota Tidore Kepulauan.
- d. Mendorong pembangunan fungsi-fungsi aktivitas perkotaan pada Kota Sofifi, sebagai kawasan kota baru dalam sistem pengembangan

wilayah Maluku Utara dan dalam kedudukannya sebagai pusat pemerintahan. Fungsi-fungsi aktivitas perkotaan yang dimaksud antara lain; pembangunan kawasan industri berbasis industri pengolahan hasil pertanian dan perikanan, dengan pertimbangan bahwa wilayah Provinsi Maluku Utara merupakan salah satu produsen perikanan tangkap yang cukup potensi di Kawasan Timur Indonesia (KTI). Alternatif lainnya, adalah pengembangan fungsi pariwisata berbasis wisata bahari, dengan pertimbangan bahwa Kota Sofifi merupakan daerah kepulauan yang didukung dengan potensi perairan dan pantai yang bersih dalam kerangka mendukung berbagai jenis kegiatan atraksi wisata secara berkelanjutan.

Keempat hal tersebut, jika dikembangkan secara optimal akan mendorong peningkatan produktivitas wilayah dan kota secara berkelanjutan baik secara fisik, ekonomi dan sosial serta menciptakan pengintegrasian sistem aktivitas perkotaan Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi melalui dukungan sarana dan prasarana transportasi baik darat, laut, angkutan penyeberangan dan angkutan udara. Dengan demikian ketiga kota tersebut akan berkembang sesuai dengan potensi dan fungsinya serta pola interaksi keruangan yang berlangsung berkembang kearah sistem antarkota yang saling mendukung antara Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi dan pada akhirnya akan meningkatkan hubungan ketergantungan antarkota yang bersifat saling menguntungkan secara ekonomi dan tidak dalam posisi saling mematikan, dalam satu kesatuan sistem pengembangan wilayah di Provinsi Maluku Utara.



$I_{Tidore-Sofifi} = 56,415 \times 38,079 (9,78)^2 = 22,45$
 $I_{Sofifi-Temate} = 38,079 \times 191,053 (24)^2 = 12,63$

Proyeksi/Peta
 Universal Transverser Mercator (Zona 51S)
 System Grid
 Geografis dan UTM
 Datum
 WGS 1984



- Keterangan
- batas kabupaten
 - batas kecamatan
 - ~ garis pantai
 - batas laut
 - Kota Ternate
 - Kota Sofifi
 - Kota Tidore Kepulauan
 - jalan
 - sungai
 - sungai_poli

Mahasiswa / NIM
ANSAR A. HAMID / MPW 4512035
 Komisa Pembimbing
 - Dr. Ir. BATARA SURYA, M.Si.
 - Dr. Ir. AGUS SALIM, M.Si.

Sumber Peta

- Peta RBI Skala 1:50.000 BIG
- RTRW Kota Tidore Kepulauan
- Hasil Interpretasi Citra Satelit Alos Tahun 2010

MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA "45"

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil analisis dan pembahasan maka kesimpulan yang diperoleh yaitu ;

1. Proses interaksi keruangan pada Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi menggambarkan berlangsungnya proses *komplementaris* antarwilayah dan antarkota dengan adanya arus permintaan akan barang dan jasa Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi terhadap Kota Ternate dan aliran barang berupa hasil sumber daya alam dari Kota Tidore dan Sofifi Kekota Ternate. Faktor jarak dan ketersediaan moda angkutan transportasi berasosiasi secara positif terhadap proses *transferabilitas* dalam hal pemenuhan kebutuhan barang dan jasa yang bergerak dari Kota Ternate menuju ke Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi dan sebaliknya yang sepenuhnya terkondisi akibat ketersediaan fasilitas transportasi yang memadai, kebijakan pemerintah (*Intervening*) juga berperan penting dalam hal berkembangnya fungsi-fungsi aktivitas perkotaan.
2. Intereaksi keruangan berpengaruh signifikan terhadap keterkaitan keruangan secara fisik. Keterkaitan keruangan secara fisik akan terus berlangsung dan sepenuhnya terkondisi akibat sistem transportasi antarkota dalam satu wilayah berkembang. Intereaksi keruangan secara ekonomi berpengaruh signifikan akibat keterkaitan distribusi barang yang bersumber dari Kota Ternate terhadap Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi sebagai daerah hinterland. Pada sisi yang lain kedudukan Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi sebagai produsen komoditi pertanian dan perikanan akan berkontribusi terhadap aktivitas ekonomi yang berlangsung pada kedua kota tersebut dalam hal jika produksi meningkat maka aktivitas ekonomi



kota berkembang demikian pula sebaliknya. Pada Kota Ternate aktivitas ekonominya cenderung stabil akibat pengaruh eksternal dan internal kedudukan Kota Ternate sebagai pusat kegiatan nasional (PKN). Interaksi keruangan secara sosial berdasarkan indikator pola aliran informasi dan pola hubungan sosial dalam kondisi yang relatif konstan. Interaksi secara sosial pada ketiga kota tersebut sangat tergantung pada arus informasi yang berlangsung secara kontinu dan pola hubungan sosial yang terbangun sangat ditentukan oleh motivasi perjalanan individu dan masyarakat pada ketiga kota tersebut (Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi).

B. Rekomendasi

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan maka ada beberapa rekomendasi yang dapat peneliti ajukan yaitu ;

1. Mengendalikan fungsi-fungsi kegiatan wilayah yang terfokus pada Kota Ternate, melalui distribusi pelayanan fungsi-fungsi primer perkotaan pada Kota Tidore dan Kota Sofifi dalam kerangka menciptakan keseimbangan pembangunan berdasarkan potensi dan karakteristik masing-masing wilayah dan kota sebagai satu kesatuan sistem pengembangan perkotaan secara berkelanjutan dalam dimensi fisik spasial, ekonomi dan sosial. Dalam upaya menciptakan keseimbangan pembangunan berdasarkan potensi dan karakteristik masing-masing wilayah maka pemerintah daerah harus dengan tegas menetapkan fungsi pelayanan primer Kota Ternate sebagai fungsi utama pelayanan jasa serta tidak menambah fungsi-fungsi aktifitas baru, meningkatkan fungsi dan peran Kota Tidore Kepulauan, melalui pengembangan fungsi-fungsi aktivitas baru antara lain; fungsi pendidikan tinggi, wisata sejarah (satu kesatuan paket wisata) dan mendorong pembangunan fungsi-fungsi aktivitas perkotaan pada Kota Sofifi dalam kedudukannya sebagai pusat pemerintahan dan pembangunan kawasan industri berbasis industri pengolahan hasil pertanian dan perikanan.

2. Perlu adanya penelitian lebih lanjut terkait interaksi keruangan pada ketiga wilayah ini (Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi), namun lebih di tekankan pada masalah ketergantungan wilayah Tidore dan Sofifi Terhadap Kota Ternate.



DAFTAR PUSTAKA

- A.Eni dan H.Tri.2014. Menghitung kekuatan Interaksi Antara Dua Wilayah. OnLine. (<http://ssbelajar.blogspot.com/2012/12/menghitung-kekuatan-interaksi-antar-dua.html>). tanggal 15 Maret 2014.
- A.lin. 2010. Interaksi Desa Dan Kota. On line (<http://iinaprilian.wordpress.com/2010/12/22/interaksi-desa-dan-kota/>). Diakses tanggal 15 Maret 2014.
-BPS Kota Tidore. *Kota Tidore dalam angka 2013*.
- BPS Kota Ternate. *Kota Ternate dalam angka 2013*.
- Dahuri, R. dan Nugroho, I (2012). Pembangunan Wilayah: Perspektif Ekonomi, Sosial dan Lingkungan. Penerbit. LP3ES.
- Edy Mulyadi, 2007. *Pengembangan Ekonomi Wilayah Bogor Barat Dalam Konteks Keterkaitan Desa – Kota*. Tesis Dipublikasikan. Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota Universitas Diponegoro. Semarang
- E.S. Rizal. 2012. Geografi Desa Kota. On Line (<http://rizalsuhardiaksana.blogspot.com/2012/12/geografari-desa-kota.html>). Diakses tanggal 15 Maret 2014.
- Hartono Rudi. 2012. Sarana Berbagi Ilmu Geografi (<http://gurugeobandung.blogspot.com/2012/11/teori-sektoral.html>). On line. Diakses Tanggal 15 Maret 2014.
- H. B. Hendrik. 2012. Teori Lokasi Kegiatan Perdagangan. On Line. (<http://geoenviron.blogspot.com/2012/10/teori-lokasi-kegiatan-perdagangan.html>). Diakses tanggal 15 Maret 2014
- I. Hasan. 2006, Analisis Data Penelitian Dengan Statistik. Jakarta : PT Bumi Aksara
- Jayadinata, Johara T. (2004). *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan dan Wilayah*. Bandung. Penerbit: ITB.

- Lovina. R. (2010). *Review Teori Lokasi dan Pola Ruang*. On Line (http://destinationteendestination.blogspot.com/2010_09_01_archive.html). Diakses 15 Maret 2014.
- M. Zahra. 2013. *Dampak Interaksi dan Urbanisasi Bagi Kota*. On Line (http://makalahzahra.blogspot.com/2013_02_01_archive.html). Diakses tanggal 15 Maret 2014.
- Nadiroh F. (2012). *Ketimpangan Pembangunan Antar Wilayah*. On Line (<http://fuktia-alkarazkani.blogspot.com/2012/04/ketimpangan-pembangunan-antar-wilayah.html>). Diakses 15 Maret 2014.
- N. Prabowo. 2009. *Sekilas Wilayah*. On Line (<http://prabowonugroho.wordpress.com/ppaud/sekilas-wilayah/>). Diakses tanggal 15 Maret 2014
- Puspa, 2013. *Interaksi Desa Kota*. On Line. (<http://poespha714.blogspot.com/2013/06/tugas-interaksi-desa-kota.html>) Diakses tanggal 15 Maret 2014.
- Riduawan. 2013. *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*. Alfabeta. Bandung
- Setiawan Agnas. 2013. *Tiga faktor interaksi wilayah*. On Line (<http://geograph88.blogspot.com/2013/08/3-faktor-interkasi-keruangan.html>). Diakses tanggal 15 Maret 2014.
- Surya B. 2013. *Teori-Teori Interaksi Keruangan Dalam Pengembangan Wilayah Dan Kota*. Bahan Kuliah Pasca Sarjana Universitas "45" Makassar.
- Suprpta. 2006. *Ketergantungan Wilayah Kecamatan Mranggen Terhadap Kota Semarang*. Tesis Dipublikasikan. Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota Universitas Diponegoro. Semarang.
- Sumaatmadja Nursid. 1988. *Studi Geografi, Suatu pendekatan dan analisa Keruangan*". Alumni Bandung. Bandung.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Alfabeta. Bandung
- Tatag Wibiseno. 2002. *Kajian Perubahan Penggunaan Lahan Kecamatan Mranggen Kabupaten Demak Sebagai Kawasan Pinggiran Kota Semarang*. Tesis Dipublikasikan. Magister Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota Universitas Diponegoro. Semarang.

Tarigan Robinson. 2012. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Bumi Aksara. Jakarta

Yunus, Sabari Hadi. 2010. *Metode Penelitian Wilayah Kontemporer*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.



LAMPIRAN-LAMPIRAN





LAMPIRAN I

UNIVERSITAS

**CHEK LIST KEBUTUHAN DATA
PENELITIAN**

KEBUTUHAN DATA PENELITIAN

**POLA INTERAKSI WILAYAH DAN PROSES PEMBENTUKAN SISTEM AKTIFITAS PERKOTAAN
(STUDI KASUS; KOTA TERNATE, KOTA TIDORE DAN KOTA SOFIFI)**

No	Kebutuhan Data	Jenis Data		Sumber Data	Kegunaan
		Primer	Sekunder		
1	Pendapat masyarakat terhadap Moda transportasi yang digunakan, waktu tempuh serta jarak tempuh pada ke tiga wilayah studi.	✓		Sampel ke tiga lokasi studi dengan menggunakan kuisener	Untuk menganalisis proses interaksi wilayah dari keterkaitan secara fisik
2	Pola Aliran Informasi yang dilakukan oleh masyarakat pada ketiga lokasi studi	✓		Sampel ke tiga lokasi studi dengan menggunakan kuisener	Untuk menganalisis proses interaksi wilayah dari keterkaitan secara sosial.
3	Perspektif masyarakat terhadap pola interaksi sosial	✓		Sampel ke tiga lokasi studi dengan menggunakan kuisener	Untuk menganalisis faktor keterkaitan wilayah secara sosial.
4	Pola Distribusi Barang	✓		Sampel ke tiga lokasi studi dengan menggunakan kuisener	Sebagai data dalam menganalisis faktor keterkaitan wilayah secara ekonomi
5	Data kondisi eksisting wilayah (Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Sofifi)		✓	<ul style="list-style-type: none"> • BPS Kota Ternate dan Kota Tidore, • Bappeda Kota Ternate dan Kota Tidore • DISHUB Kota Ternate dan Kota Tidore • Kecamatan Ternate Selatan, Kecamatan Tidore dan Kecamatan Oba Utara 	Untuk mendapatkan gambaran wilayah studi srt data pendukung dalam melakukan analisis

6	<p>Data Kependudukan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jumlah Penduduk ke tiga Kota untuk lima tahun terakhir • Jumlah penduduk Kota Tidore dan Kota Ternate dirinci perkecamatan • Jumlah penduduk menurut mata pencaharian • Jumlah penduduk menurut jenis kegiatan 		✓	<ul style="list-style-type: none"> • BPS Kota Tidore dan Kota Ternate • Kantor Kecamatan, Kecamatan Tidore dan Kecamatan Oba Utara. 	<ul style="list-style-type: none"> • Untuk menentukan jumlah sampel • Sebagai data pendukung dalam menganalisis masalah terkait interaksi wilayah pada ketiga lokasi studi
7	<p>Data moda dan sarana Transportasi, serta data jumlah penumpang pengguna transportasi masal pada Ketiga wilayah, baik transportasi darat maupun laut.</p>		✓	<p>Dinas Perhubungan Provinsi Maluku Utara, Dinas Perhubungan Kota Tidore, serta Dinas Perhubungan Kota Ternate</p>	<p>Di jadikan data pendukung dalam mengkaji proses interaksi wilayah secara fisik</p>
8	<p>Data jumlah sarana pelayanan sosial pada ketiga lokasi studi</p>		✓	<ul style="list-style-type: none"> • BPS Kota Tidore • BPS Kota Ternate • BAPPEDA Kota Tidore • BAPPEDA Kota Ternate 	<p>Sebagai data pendukung dalam mengkaji proses interaksi wilayah secara sosial.</p>
	<p>Dokumen RTRWP Dokumen RTRWK</p>		✓	<ul style="list-style-type: none"> • BAPPEDA Povinsi • MALUT Kota • BAPPEDA Ternate • BAPPEDA Kota Tidore 	<p>Sebagai data pendukung dalam mengkaji proses interaksi wilayah di Maluku Utara.</p>



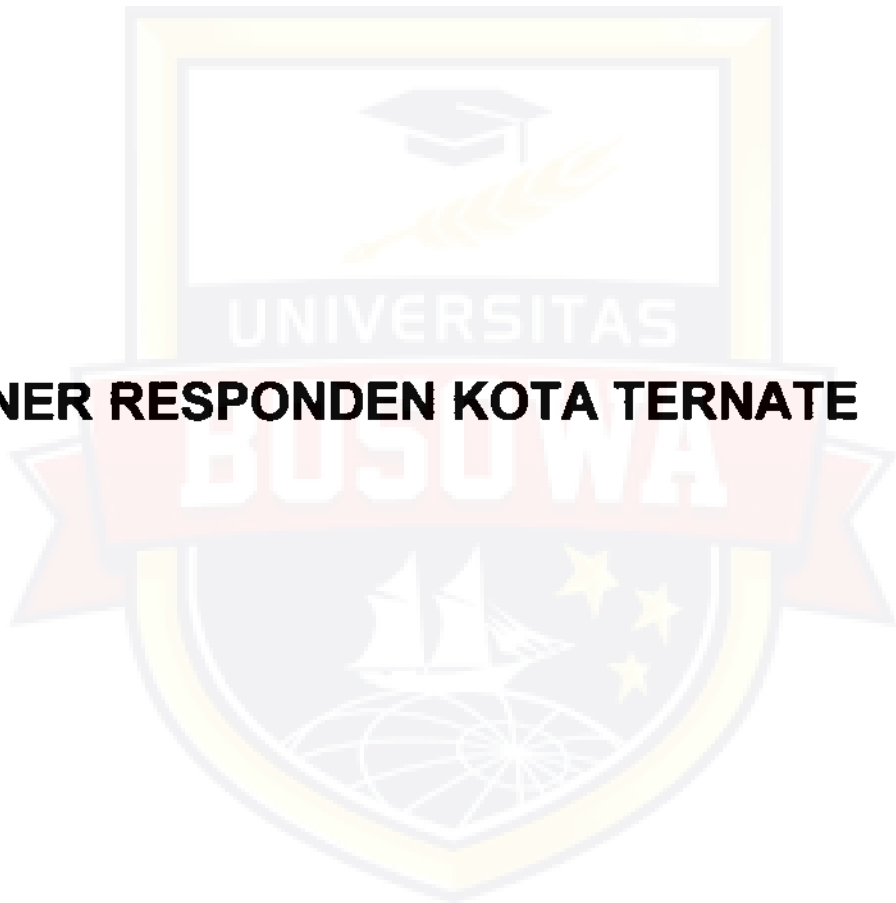
LAMPIRAN II

UNIVERSITAS

KUITSIONER PENELITIAN

BOSJOWA

KUITSINER RESPONDEN KOTA TERNATE





Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota
Universitas Bosowa
2015

Daftar Pertanyaan (kuesioner) ini disusun untuk keperluan penelitian dan semata-mata untuk tujuan ilmiah, oleh karena itu mohon kiranya diisi dengan benar dan jujur sesuai dengan petunjuk pengisian. Atas kesediaan anda mengisi kuesioner ini kami ucapkan terima kasih.

petunjuk pengisian :

1. isilah jawaban pada tempat yang telah disediakan.
2. untuk pertanyaan yang telah ada pilihan jawabanya berilah tanda (X) pada jawaban yang dipilih (A,B, atau C).

Nama :

Alamat :

Tanggal survey :

Responden :

Umur :

Tempat, tanggal lahir :

Jenis Kelamin :

Pendidikan Terakhir : a. SD b. SLTP/ sederajat c. SLTA/ Sederajat

d. Diploma e. S1 f. S2 g. S3

Pekerjaan : a. PNS b. Guru c. TNI/POLRI d. Nelayan

e. Pegawai swasta f. Pedagang g. Petani h. Wiraswasta

i. Pensiunan. J. Mahasiswa/ Pelajar k. Lainnya.

Berapa penghasilan rata-rata perbulan yang diterima?

a. \geq Rp. 1.200.000 b. Rp. 600.000 – Rp. 1.200.000. c. \leq Rp. 500.000.

Bagaimana ketersediaan sarana transportasi yang menghubungkan Kota Ternate Ke Kota Tidore saat ini?.

a. Memadai b. Cukup c. Kurang

Jenis sarana transportasi apa yang paling sering anda gunakan dalam perjalanan dari Kota Ternate ke Kota Tidore?

a. Kapal Fery b. Speed Boat c. Kapal Motor Kayu.



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota

Universitas Bosowa

2015

Alasan apakah yang menentukan pilihan anda dalam menggunakan jenis angkutan transportasi tersebut :

Apakah menurut anda faktor ketersediaan moda angkutan perhubungan saat ini sangat berpengaruh terhadap perjalanan yang anda lakukan..?

- a. Sangat Berpengaruh
- b. Berpengaruh
- c. Tidak Berpengaruh

Alasannya :

Apakah menurut anda ketersediaan sarana perhubungan saat ini sudah sangat menunjang jumlah penduduk yang melakukan perjalanan :

- a. Sangat Menunjang
- b. Kurang Menunjang
- c. Tidak Menunjang

Alasannya :

Menurut anda bagaimana jarak dari Kota Ternate ke Kota Tidore?.

- a. Dekat
- b. Sedang
- c. Jauh

Alasannya :

Menurut anda bagaimana waktu tempuh dengan menggunakan moda transportasi yang anda pilih?

- a. Dekat
- b. Sedang
- c. Jauh

Alasannya.....

Maksud Perjalanan utama :

- a. Tujuan ke tempat kerja
- b. Tujuan ke tempat pendidikan
- c. Tujuan ke tempat belanja
- d. Tujuan sosial
- e. Lain-lain

Sebutkan tempat tujuan yang anda maksudkan:

Selain tujuan perjalanan utama diatas apakah masih ada tujuan perjalanan lainnya..?, Sebutkan :

Dalam seminggu berapa kali anda melakukan perjalanan dari Kota Ternate Ke Kota Tidore?



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota

Universitas Bosowa

2015

1. Dalam melakukan perjalanan, apakah anda bersama anggota keluarga yang lainya atau sendirian?.....

2. Berapa jumlah anggota keluarganya yang sering bepergian bersama?
.....

3. Menurut anda apakah perjalanan yang anda lakukan lebih karena faktor ketersediaan fasilitas di Kota Tidore?

a. Iya b. Tidak.

4. Menurut anda bagaimana ketersediaan Fasilitas penunjang aktifitas sosial saat ini di Kota Tidore?

a. Memadai b. Cukup c. Kurang

Alasannya :

5. Apakah anda memiliki sanak keluarga di Kota Tidore? Ada / Tidak Ada

6. Apakah anda sering bertukar informasi dengan sanak keluarga anda di Kota Tidore?.....

7. Jika sering, bgaimana intensitasnya?.....

a. Terjadi setiap hari. b. Seminggu sekali. c. Lebih dari seminggu sekali

8. Bagaimana intensitas berbelanja ke Kota Tidore?

a. dilakukan setiap hari . b. dilakukan setiap minggu . c. lebih dari seminggu sekali

9. jenis kebutuhan apa yang sering anda belanjakan di Kota Tidore?

a. kebutuhan Sandang b. Kebutuhan pangan c. kebutuhan papan

10. Bagaimana tanggapan anda tentang interaksi wilayah yang terjadi antara Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Sofifi :.....

.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota
Universitas Bosowa
2015

Daftar Pertanyaan (kuesioner) ini disusun untuk keperluan penelitian dan semata-mata untuk tujuan ilmiah, oleh karena itu mohon kiranya diisi dengan benar dan jujur sesuai dengan petunjuk pengisian. Atas kesediaan anda mengisi kuesioner ini kami ucapkan terima kasih.

Petunjuk pengisian :

1. isilah jawaban pada tempat yang telah disediakan.
2. untuk pertanyaan yang telah ada pilihan jawabanya berilah tanda (X) pada jawaban yang dipilih (A,B, atau C).

Nama :

Alamat :

Tanggal survey :

Responden :

Umur :

Tempat, tanggal lahir :

Jenis Kelamin :

Pendidikan Terakhir : a. SD b. SLTP/ sederajat c. SLTA/ Sederajat

d. Diploma e. S1 f. S2 g. S3

Pekerjaan : a. PNS b. Guru c. TNI/POLRI d. Nelayan

e. Pegawai swasta f. Pedagang g. Petani h. Wiraswasta

i. Pensiunan. j. Mahasiswa/ Pelajar k. Lainnya.

Berapa penghasilan rata-rata perbulan yang diterima?

a. \geq Rp. 1.200.000 b. Rp. 600.000 – Rp. 1.200.000. c. \leq Rp. 500.000.

Bagaimana ketersediaan sarana transportasi yang menghubungkan Kota Ternate Ke Kota Sofifi saat ini?.

a. Memadai b. Cukup c. Kurang

Jenis sarana transportasi apa yang paling sering anda gunakan dalam perjalanan dari Kota Ternate ke Kota Sofifi?

a. Kapal Fery b. Speed Boat c. Kapal Motor Kayu.

Alasan apakah yang menentukan pilihan anda dalam menggunakan jenis angkutan transportasi tersebut ?.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota
Universitas Bosowa
2015

.....
.....
Apakah menurut anda faktor ketersediaan moda angkutan perhubungan saat ini sangat berpengaruh terhadap perjalanan yang anda lakukan..?

- a. Sangat Berpengaruh b. Berpengaruh c. Tidak Berpengaruh

Alasannya :

.....
.....
Apakah menurut anda ketersediaan sarana perhubungan saat ini sudah sangat menunjang jumlah penduduk yang melakukan perjalanan ?.....

- a. Sangat Menunjang b. Kurang Menunjang c. Tidak Menunjang

Alasannya :

.....
Menurut anda bagaimana jarak dari Kota Ternate ke Kota Sofifi?.

- a. Dekat b. Sedang c. Jauh

Alasannya :

Menurut anda bagaimana waktu tempuh dengan menggunakan moda transportasi yang anda pilih?

- a. Dekat b. Sedang c. Jauh

Alasannya.....

Maksud Perjalanan utama ?

- a. Tujuan ke tempat kerja b. Tujuan ke tempat pendidikan
c. Tujuan ke tempat belanja d. Tujuan sosial e. Lain-lain

Sebutkan tempat tujuan yang anda maksudkan?

.....
Selain tujuan perjalanan utama diatas apakah masih ada tujuan perjalanan lainnya..?, Sebutkan :

Dalam seminggu berapa kali anda melakukan perjalanan dari Kota Ternate Ke Kota Sofifi?

Dalam melakukan perjalanan, apakah anda bersama anggota keluarga yang lainya atau sendirian?.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota
Universitas Bosowa
2015

Berapa jumlah anggota keluarganya yang sering bepergian bersama?

.....

Menurut anda apakah perjalanan yang anda lakukan lebih karena faktor ketersediaan fasilitas di Kota Sofifi?

a. Iya b. Tidak.

Menurut anda bagaimana ketersediaan Fasilitas penunjang aktifitas sosial saat ini di Kota Sofifi?

a. Memadai b. Cukup c. Kurang

Alasannya :

.....

Apakah anda memiliki sanak keluarga di Kota Sofifi? Ada / Tidak Ada

Apakah anda sering bertukar informasi dengan sanak keluarga anda di Kota Sofifi?.....

Jika sering, bagaimana intensitasnya?.....

a. Terjadi setiap hari. b. Seminggu sekali. c. Lebih dari seminggu sekali

Bagaimana intensitas berbelanja ke Kota Sofifi?

a. dilakukan setiap hari . b. dilakukan setiap minggu . c. lebih dari seminggu sekali

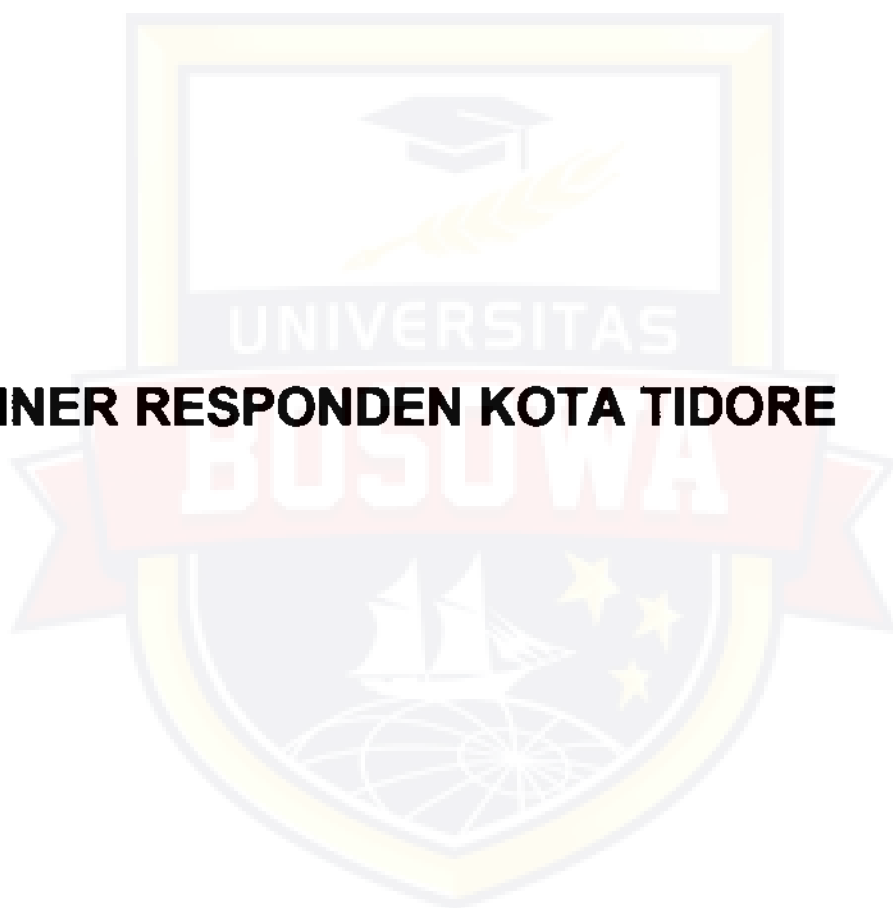
jenis kebutuhan apa yang sering anda belanjakan di Kota Sofifi?

a. kebutuhan Sandang b. Kebutuhan pangan c. kebutuhan papan

Bagaimana tanggapan anda tentang interaksi wilayah yang terjadi antara Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Sofifi?.....

.....

KUITSINER RESPONDEN KOTA TIDORE





Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota

Universitas Bosowa

2015

Daftar Pertanyaan (kuesioner) ini disusun untuk keperluan penelitian dan semata-mata untuk tujuan ilmiah, oleh karena itu mohon kiranya diisi dengan benar dan jujur sesuai dengan petunjuk pengisian. Atas kesediaan anda mengisi kuesioner ini kami ucapkan terima kasih.

Petunjuk pengisian :

1. isilah jawaban pada tempat yang telah disediakan.
2. untuk pertanyaan yang telah ada pilihan jawabanya berilah tanda (X) pada jawaban yang dipilih (A,B, atau C).

Nama : _____

Alamat : _____

Tanggal survey : _____

Responden :

Umur : _____

Tempat, tanggal lahir : _____

Jenis Kelamin : _____

Pendidikan Terakhir : a. SD b. SLTP/ sederajat c. SLTA/ Sederajat

d. Diploma e. S1 f. S2 g. S3

Pekerjaan : a. PNS b. Guru c. TNI/POLRI d. Nelayan

e. Pegawai swasta f. Pedagang g. Petani h. Wiraswasta

i. Pensiunan. J. Mahasiswa/ Pelajar k. Lainnya.

Berapa penghasilan rata-rata perbulan yang diterima?

a. \geq Rp. 1.200.000 b. Rp. 600.000 – Rp. 1.200.000. c. \leq Rp. 500.000.

Bagaimana ketersediaan sarana transportasi yang menghubungkan Kota Tidore Ke Kota Ternate saat ini?.

a. Memadai b. Cukup c. Kurang

Jenis sarana transportasi apa yang paling sering anda gunakan dalam perjalanan dari Kota Tidore ke Kota Ternate?

a. Kapal Fery b. Speed Boat c. Kapal Motor Kayu.

Alasan apakah yang menentukan pilihan anda dalam menggunakan jenis angkutan transportasi tersebut?.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota
Universitas Bosowa
2015

.....
.....
Apakah menurut anda faktor ketersediaan moda angkutan perhubungan saat ini sangat berpengaruh terhadap perjalanan yang anda lakukan..?

- a. Sangat Berpengaruh b. Berpengaruh c. Tidak Berpengaruh

Alasannya :

.....
.....
Apakah menurut anda ketersediaan sarana perhubungan saat ini sudah sangat menunjang jumlah penduduk yang melakukan perjalanan?.....

- a. Sangat Menunjang b. Kurang Menunjang c. Tidak Menunjang

Alasannya :

.....
Menurut anda bagaimana jarak dari Kota Tidore ke Kota Ternate?.

- a. Dekat b. Sedang c. Jauh

Alasannya :

Menurut anda bagaimana waktu tempuh dengan menggunakan moda transportasi yang anda pilih?

- a. Dekat b. Sedang c. Jauh

Alasannya.....

Maksud Perjalanan utama :

- a. Tujuan ke tempat kerja b. Tujuan ke tempat pendidikan
c. Tujuan ke tempat belanja d. Tujuan sosial e. Lain-lain

Sebutkan tempat tujuan yang anda maksudkan?

.....
Selain tujuan perjalanan utama diatas apakah masih ada tujuan perjalanan lainnya..?, Sebutkan :.....

Dalam seminggu berapa kali anda melakukan perjalanan dari Kota TidoreKe Kota Ternate?

Dalam melakukan perjalanan, apakah anda bersama anggota keluarga yang lainya atau sendirian?.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota
Universitas Bosowa
2015

1. Berapa jumlah anggota keluarganya yang sering bepergian bersama?
.....

2. Menurut anda apakah perjalanan yang anda lakukan lebih karena faktor ketersediaan fasilitas di Kota Ternate?

- a. Iya b. Tidak.

3. Menurut anda bagaimana ketersediaan Fasilitas penunjang aktifitas sosial saat ini di Kota Ternate?

- a. Memadai b. Cukup c. Kurang

Alasannya :

.....

4. Apakah anda memiliki sanak keluarga di Kota Ternate? Ada / Tidak Ada

5. Jika ada apakah anda sering bertukar informasi dengan sanak keluarga anda di Kota Ternate?.....

Jika sering, bagaimana intensitasnya?.....

- a. Terjadi setiap hari. b. Seminggu sekali. c. Lebih dari seminggu sekali

6. Bagaimana intensitas berbelanja ke Kota Ternate?

- a. dilakukan setiap hari . b. dilakukan setiap minggu . c. lebih dari seminggu sekali

7. jenis kebutuhan apa yang sering anda belanjakan di Kota Ternate?

- a. kebutuhan Sandang b. Kebutuhan pangan c. kebutuhan papan

8. Bagaimana tanggapan anda tentang interaksi wilayah yang terjadi antara Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Sofifi :.....

.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota

Universitas Bosowa

2015

Daftar Pertanyaan (kuesioner) ini disusun untuk keperluan penelitian dan semata-mata untuk tujuan ilmiah, oleh karena itu mohon kiranya diisi dengan benar dan jujur sesuai dengan petunjuk pengisian. Atas kesediaan anda mengisi kuesioner ini kami ucapkan terima kasih.

petunjuk pengisian :

1. isilah jawaban pada tempat yang telah disediakan.
2. untuk pertanyaan yang telah ada pilihan jawabanya berilah tanda (X) pada jawaban yang dipilih (A,B, atau C).

Nama :

Alamat :

Tanggal survey :

Responden :

Umur :

Tempat, tanggal lahir :

Jenis Kelamin :

Pendidikan Terakhir : a. SD b. SLTP/ sederajat c. SLTA/ Sederajat

d. Diploma e. S1 f. S2 g. S3

Pekerjaan : a. PNS b. Guru c. TNI/POLRI d. Nelayan

e. Pegawai swasta f. Pedagang g. Petani h. Wiraswasta

i. Pensiunan. J. Mahasiswa/ Pelajar k. Lainnya.

Berapa penghasilan rata-rata perbulan yang diterima?

a. \geq Rp. 1.200.000 b. Rp. 600.000 – Rp. 1.200.000. c. \leq Rp. 500.000.

Bagaimana ketersediaan sarana transportasi yang menghubungkan Kota Tidore Ke Kota Sofifi saat ini?.

a. Memadai b. Cukup c. Kurang

Jenis sarana transportasi apa yang paling sering anda gunakan dalam perjalanan dari Kota Tidore ke Kota Sofifi?

a. Kapal Fery b. Speed Boat c. Kapal Motor Kayu.

Alasan apakah yang menentukan pilihan anda dalam menggunakan jenis angkutan transportasi tersebut?.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota
Universitas Bosowa
2015

Apakah menurut anda faktor ketersediaan moda angkutan perhubungan saat ini sangat berpengaruh terhadap perjalanan yang anda lakukan..?

- a. Sangat Berpengaruh b. Berpengaruh c. Tidak Berpengaruh

Alasannya :

Apakah menurut anda ketersediaan sarana perhubungan saat ini sudah sangat menunjang jumlah penduduk yang melakukan perjalanan?.....

- a. Sangat Menunjang b. Kurang Menunjang c. Tidak Menunjang

Alasannya :

Menurut anda bagaimana jarak dari Kota Tidore ke Kota Sofifi?.

- a. Dekat b. Sedang c. Jauh

Alasannya :

Menurut anda bagaimana waktu tempuh dengan menggunakan moda transportasi yang anda pilih?

- a. Dekat b. Sedang c. Jauh

Alasannya.....

Maksud Perjalanan utama :

- a. Tujuan ke tempat kerja b. Tujuan ke tempat pendidikan
c. Tujuan ke tempat belanja d. Tujuan sosial e. Lain-lain

Sebutkan tempat tujuan yang anda maksudkan?

Selain tujuan perjalanan utama diatas apakah masih ada tujuan perjalanan lainnya..?, Sebutkan :

Dalam seminggu berapa kali anda melakukan perjalanan dari Kota Tidore Ke Kota Sofifi?

Dalam melakukan perjalanan, apakah anda bersama anggota keluarga yang lainya atau sendirian?.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota

Universitas Bosowa

2015

Berapa jumlah anggota keluarganya yang sering bepergian bersama?
.....

Menurut anda apakah perjalanan yang anda lakukan lebih karena faktor ketersediaan fasilitas di Kota Sofifi?

a. Iya b. Tidak.

Menurut anda bagaimana ketersediaan Fasilitas penunjang aktifitas sosial saat ini di Kota Sofifi?

a. Memadai b. Cukup c. Kurang

Alasannya :

Apakah anda memiliki sanak keluarga di Kota Sofifi? Ada / Tidak Ada

Jika ada apakah anda sering bertukar informasi dengan sanak keluarga anda di Kota Sofifi?.....

Jika sering, bagaimana intensitasnya?.....

a. Terjadi setiap hari. b. Seminggu sekali. c. Lebih dari seminggu sekali

Bagaimana intensitas berbelanja ke Kota Sofifi?

a. dilakukan setiap hari . b. dilakukan setiap minggu . c. lebih dari seminggu sekali

jenis kebutuhan apa yang sering anda belanjakan di Kota Sofifi?

a. kebutuhan Sandang b. Kebutuhan pangan c. kebutuhan papan

Bagaimana tanggapan anda tentang interaksi wilayah yang terjadi antara Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Sofifi :.....
.....

KUITSINER RESPONDEN KOTA SOFIFI





Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota
Universitas Bosowa
2015

Daftar Pertanyaan (kuesioner) ini disusun untuk keperluan penelitian dan semata-mata untuk tujuan ilmiah, oleh karena itu mohon kiranya diisi dengan benar dan jujur sesuai dengan petunjuk pengisian. Atas kesediaan anda mengisi kuesioner ini kami ucapkan terima kasih.

Petunjuk pengisian :

1. isilah jawaban pada tempat yang telah disediakan.
2. untuk pertanyaan yang telah ada pilihan jawabanya berilah tanda (X) pada jawaban yang dipilih (A,B, atau C).

Nama :

Alamat :

Tanggal survey :

Responden :

Umur :

Tempat, tanggal lahir :

Jenis Kelamin :

Pendidikan Terakhir : a. SD b. SLTP/ sederajat c. SLTA/ Sederajat

d. Diploma e. S1 f. S2 g. S3

Pekerjaan : a. PNS b. Guru c. TNI/POLRI d. Nelayan

e. Pegawai swasta f. Pedagang g. Petani h. Wiraswasta

i. Pensiunan. j. Mahasiswa/ Pelajar k. Lainnya.

Berapa penghasilan rata-rata perbulan yang diterima?

a. \geq Rp. 1.200.000 b. Rp. 600.000 – Rp. 1.200.000. c. \leq Rp. 500.000.

Bagaimana ketersediaan sarana transportasi yang menghubungkan Kota Sofifi Ke Kota Ternate saat ini?.

a. Memadai b. Cukup c. Kurang

Jenis sarana transportasi apa yang paling sering anda gunakan dalam perjalanan dari Kota Sofifi ke Kota Ternate?

a. Kapal Fery b. Speed Boat c. Kapal Motor Kayu.

Alasan apakah yang menentukan pilihan anda dalam menggunakan jenis angkutan transportasi tersebut?.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota
Universitas Bosowa
2015

.....
.....
Apakah menurut anda faktor ketersediaan moda angkutan perhubungan saat ini sangat berpengaruh terhadap perjalanan yang anda lakukan..?

- a. Sangat Berpengaruh b. Berpengaruh c. Tidak Berpengaruh

Alasannya :

.....
.....
Apakah menurut anda ketersediaan sarana perhubungan saat ini sudah sangat menunjang jumlah penduduk yang melakukan perjalanan?.....

- a. Sangat Menunjang b. Kurang Menunjang c. Tidak Menunjang

Alasannya :

.....
Menurut anda bagaimana jarak dari Kota Sofifi ke Kota Ternate?.

- a. Dekat b. Sedang c. Jauh

Alasannya :

Menurut anda bagaimana waktu tempuh dengan menggunakan moda transportasi yang anda pilih?

- a. Dekat b. Sedang c. Jauh

Alasannya.....

Maksud Perjalanan utama :

- a. Tujuan ke tempat kerja b. Tujuan ke tempat pendidikan
c. Tujuan ke tempat belanja d. Tujuan sosial e. Lain-lain

Sebutkan tempat tujuan yang anda maksudkan?

.....
Selain tujuan perjalanan utama diatas apakah masih ada tujuan perjalanan lainnya..?, Sebutkan :.....

Dalam seminggu berapa kali anda melakukan perjalanan dari Kota Sofifi Ke Kota Ternate?

Dalam melakukan perjalanan, apakah anda bersama anggota keluarga yang lainya atau sendirian?.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota
Universitas Bosowa
2015

Berapa jumlah anggota keluarganya yang sering bepergian bersama?
.....

Menurut anda apakah perjalanan yang anda lakukan lebih karena faktor ketersediaan fasilitas di Kota Ternate?

- a. Iya b. Tidak.

Menurut anda bagaimana ketersediaan Fasilitas penunjang aktifitas sosial saat ini di Kota Ternate?

- a. Memadai b. Cukup c. Kurang

Alasannya :

Apakah anda memiliki sanak keluarga di Kota Ternate? Ada / Tidak Ada

Jika ada apakah anda sering bertukar informasi dengan sanak keluarga anda di Kota Ternate?.....

Jika sering, bagaimana intensitasnya?.....

- a. Terjadi setiap hari. b. Seminggu sekali. c. Lebih dari seminggu sekali

Bagaimana intensitas berbelanja ke Kota Ternate?

- a. dilakukan setiap hari . b. dilakukan setiap minggu . c. lebih dari seminggu sekali

Jenis kebutuhan apa yang sering anda belanjakan di Kota Ternate?

- a. kebutuhan Sandang b. Kebutuhan pangan c. kebutuhan papan

Bagaimana tanggapan anda tentang interaksi wilayah yang terjadi antara Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Sofifi :.....
.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota

Universitas Bosowa

2015

Daftar Pertanyaan (kuesioner) ini disusun untuk keperluan penelitian dan semata-mata untuk tujuan ilmiah, oleh karena itu mohon kiranya diisi dengan benar dan jujur sesuai dengan petunjuk pengisian. Atas kesediaan anda mengisi kuesioner ini kami ucapkan terima kasih.

Petunjuk pengisian :

1. isilah jawaban pada tempat yang telah disediakan.
2. untuk pertanyaan yang telah ada pilihan jawabannya berilah tanda (X) pada jawaban yang dipilih (A,B atau C).

Nama : _____

Alamat : _____

Tanggal survey : _____

Responden : _____

Umur : _____

Tempat, tanggal lahir : _____

Jenis Kelamin : _____

Pendidikan Terakhir : a. SD b. SLTP/ sederajat c. SLTA/ Sederajat

d. Diploma e. S1 f. S2 g. S3

Pekerjaan : a. PNS b. Guru c. TNI/POLRI d. Nelayan

e. Pegawai swasta f. Pedagang g. Petani h. Wiraswasta

i. Pensiunan. J. Mahasiswa/ Pelajar k. Lainnya.

Berapa penghasilan rata-rata perbulan yang diterima?

a. \geq Rp. 1.200.000 b. Rp. 600.000 – Rp. 1.200.000. c. \leq Rp. 500.000.

Bagaimana ketersediaan sarana transportasi yang menghubungkan Kota Sofifi Ke Kota Tidore saat ini?.

a. Memadai b. Cukup c. Kurang

Jenis sarana transportasi apa yang paling sering anda gunakan dalam perjalanan dari Kota Sofifi ke Kota Tidore?

a. Kapal Fery b. Speed Boat c. Kapal Motor Kayu.

Alasan apakah yang menentukan pilihan anda dalam menggunakan jenis angkutan transportasi tersebut?.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota

Universitas Bosowa

2015

.....
.....
Apakah menurut anda faktor ketersediaan moda angkutan perhubungan saat ini sangat berpengaruh terhadap perjalanan yang anda lakukan..?

- a. Sangat Berpengaruh b. Berpengaruh c. Tidak Berpengaruh

Alasannya :

.....
.....
Apakah menurut anda ketersediaan sarana perhubungan saat ini sudah sangat menunjang jumlah penduduk yang melakukan perjalanan?.....

- a. Sangat Menunjang b. Kurang Menunjang c. Tidak Menunjang

Alasannya :

.....
Menurut anda bagaimana jarak dari Kota Sofifi ke Kota Tidore?.

- a. Dekat b. Sedang c. Jauh

Alasannya :

Menurut anda bagaimana waktu tempuh dengan menggunakan moda transportasi yang anda pilih?

- a. Dekat b. Sedang c. Jauh

Alasannya.....

Maksud Perjalanan utama :

- a. Tujuan ke tempat kerja b. Tujuan ke tempat pendidikan
c. Tujuan ke tempat belanja d. Tujuan sosial e. Lain-lain

Sebutkan tempat tujuan yang anda maksudkan?

.....
Selain tujuan perjalanan utama diatas apakah masih ada tujuan perjalanan lainnya..?, Sebutkan :.....

Dalam seminggu berapa kali anda melakukan perjalanan dari Kota Sofifi Ke Kota Tidore?

Dalam melakukan perjalanan, apakah anda bersama anggota keluarga yang lainnya atau sendirian?.....



Program Pasca Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota
Universitas Bosowa
2015

Berapa jumlah anggota keluarganya yang sering bepergian bersama?
:.....

Menurut anda apakah perjalanan yang anda lakukan lebih karena faktor ketersediaan fasilitas di Kota Ternate?

- a. Iya b. Tidak.

Menurut anda bagaimana ketersediaan Fasilitas penunjang aktifitas sosial saat ini di Kota Tidore?

- a. Memadai b. Cukup c. Kurang

Alasannya :

Apakah anda memiliki sanak keluarga di Kota Tidore? Ada / Tidak Ada

Jika ada apakah anda sering bertukar informasi dengan sanak keluarga anda di Kota Tidore?.....

Jika sering, bgaimana intensitasnya?.....

- a. Terjadi setiap hari. b. Seminggu sekali. c. Lebih dari seminggu sekali

Bagaimana intensitas berbelanja ke Kota Tidore?

- a. dilakukan setiap hari . b. dilakukan setiap minggu . c. lebih dari seminggu sekali

jenis kebutuhan apa yang sering anda belanjakan di Kota Tidore?

- a. kebutuhan Sandang b. Kebutuhan pangan c. kebutuhan papan

Bagaimana tanggapan anda tentang interaksi wilayah yang terjadi antara Kota Ternate, Kota Tidore dan Kota Sofifi :.....
.....



LAMPIRAN III

FORMAT DATA OBSERVASI

**POLA INTERAKSI WILAYAH PROSES PEMBENTUKAN SISTEM AKTIFITAS PERKOTAAN
(STUDI KASUS; KOTA TERNATE, KOTA TIDORE DAN KOTA SOFIFI)**

Indikator	Memadal	Cukup	Kurang	Keterangan
Ketersediaan Moda Transportasi Penghubung antar wilayah Peneltiaaan				
Indikator	Memadal	Cukup	Kurang	
Kondisi Fisik Pelabuhan Penyebrangan (Ternate, Tidore Sofifi)				
Indikator	Kapal Fery	Speed Boad	Kapal Motor Kayu	
Moda Transportasi yang paling banyak di gunakan Masyarakat dalam melakukan perjalanan dari wilayah asal ke wilayah tujuan				
Indikator	≤ 15 menit	15-20 menit.	≥ 20 menit	
Waktu Tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan				
Indikator	< 1.5 Km	2 Km	> 2 Km	
Jarak Tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan				
Indikator	Tempat Kerja	Berbelanjaan	Tujuan Sosial lainnya	
Tujuan Perjalanan Masyarakat dari wilayah asal ke wilayah tujuan				

Penyebrangan dari tempat asal ke tempat tujuan	Indikator Aktifitas Kawasan Masing-Masing Wilayah Penelitian	Tinggi	Cukup	Kurang
	Indikator Pola Aliran Informasi dari tempat asal ke tempat tujuan	Setiap hari	Seminggu sekali	Lebih dari seminggu sekali
	Indikator Pola Kunjungan Keluarga	Pada Saat Perayaan Hari Besar keagamaan	Pada saat penyelenggaraan hajatan keluarga	Pada waktu-waktu tertentu
	Indikator Profesi Masyarakat yang melakukan perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan	PNS	Pedagang	Lainnya
	Indikator Intensitas Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Penyebrangan	Tinggi	Sedang	Rendah
	Indikator Jenis Barang yang di distribusi dari daerah asal ke tempat tujuan	Sandang	Pangan	Papan



LAMPIRAN IV

UNIVERSITAS

**HASIL TABULASI DATA
KUITSONER**

Sampel/K	Keterkaitan Flek			Keterkaitan Sosial		Keterkaitan Ekonomi		Tingkat Interaksi	
	Faktor Moda Transportasi	Faktor waktu tempuh	Faktor jarak tempuh	Faktor Aliran Informasi	Pola Pola Sosial	Hubungan	Faktor distribusi barang		Kegiatan Ekonomi Kota
1	3	3	3	3	1	1	3	3	3
2	3	3	3	3	2	2	2	3	3
3	3	3	3	3	2	2	2	3	3
4	3	3	3	3	3	3	2	3	3
5	3	3	3	3	3	3	2	2	3
6	3	3	3	3	3	3	3	2	3
7	3	3	3	3	2	2	3	3	3
8	3	3	3	3	3	3	2	2	3
9	3	3	3	3	1	1	3	3	3
10	3	3	3	3	1	1	3	3	3
11	3	3	3	3	1	1	3	3	3
12	3	3	3	3	1	1	3	3	3
13	3	3	3	3	1	1	2	3	3
14	3	3	3	3	1	1	2	3	3
15	3	3	3	3	2	2	3	3	3
16	3	3	3	3	3	3	2	3	3
17	3	3	3	3	3	3	2	2	3

19	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	2	3
20	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3	3	3
21	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3
22	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	3	3
23	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3	3	3
24	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3
25	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3	3	3
26	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3
27	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3	3	3
28	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3
29	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3
30	3	3	3	3	3	3	3	1	2	1	3	3
31	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3
32	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3
33	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3
34	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3	3	3
35	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3
36	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	3	3
37	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3
38	3	3	3	3	3	3	3	1	3	2	3	3

82	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3
83	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
84	3	3	3	3	3	3	2	2	1	3	3	3
85	3	3	3	3	3	3	1	1	3	3	3	3
86	3	3	3	3	3	3	1	1	1	3	3	3
87	3	3	3	3	3	3	1	1	2	3	3	3
88	3	3	3	3	3	3	1	1	3	3	3	3
89	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	3	3
90	3	3	3	3	2	2	1	1	2	3	3	3
91	3	3	3	3	3	3	1	1	2	3	3	3
92	3	3	3	3	3	3	1	1	3	3	3	3
93	3	3	3	3	3	3	1	1	3	3	3	3
94	3	3	3	3	3	3	1	1	2	3	3	3
95	3	3	3	3	3	3	1	1	3	3	3	3
96	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	3	3
97	3	3	3	3	3	3	1	1	2	3	3	3
98	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3
99	3	3	3	3	3	3	1	1	2	3	3	3
100	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3
101	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3

103	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3
104	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3
105	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3
106	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3
107	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3
108	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3
109	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3
110	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3
111	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3
112	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3
113	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3
114	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3
115	3	3	3	3	2	2	3	3	1	2	3
116	3	3	3	3	2	2	3	3	1	3	3
117	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	3
118	3	3	3	3	2	2	3	3	1	3	3
119	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3
120	3	3	3	3	2	2	3	3	3	1	3
121	3	3	3	3	2	2	3	3	1	3	3
122	2	3	3	3	2	2	3	3	1	1	3

124	3	3	3	2	3	3	1	3	3
125	3	3	3	3	3	3	2	2	3
126	3	3	3	3	3	3	1	3	3
127	3	3	3	3	3	3	1	3	3
128	3	3	3	2	3	3	1	3	3
129	3	3	3	2	3	3	1	3	3
130	3	3	3	2	3	3	1	2	3
131	3	3	3	3	3	3	3	2	3
123	3	3	3	2	3	3	1	3	3
133	3	3	3	2	3	3	1	3	3
134	3	3	3	3	3	3	3	2	3
135	3	3	3	2	3	3	1	3	3
136	3	3	3	2	3	3	3	1	3
137	3	3	3	2	3	3	1	3	3
138	3	3	3	3	3	3	3	3	3
139	3	3	3	2	3	3	1	3	3
140	3	3	3	2	3	3	2	1	3
141	3	3	3	2	3	3	3	3	3
142	3	3	3	3	3	3	1	2	3
143	3	3	3	3	3	3	1	3	3



145	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3
146	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3
147	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3
148	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3
149	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	1
150	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1
151	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	1
152	2	3	3	3	3	3	3	3	1	3	1
153	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	1
154	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2	1
155	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1
156	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	1
157	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	1
158	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	1
159	2	3	3	3	3	3	3	3	1	3	1
160	3	3	3	3	3	3	2	2	1	3	1
161	2	3	3	3	3	3	3	3	1	3	1
162	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1
163	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1
164	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	1

208	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
209	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2
210	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2
211	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2
212	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	2
213	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	2
214	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
215	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	2
216	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
217	2	3	3	3	3	3	3	1	1	3	2
218	3	3	3	3	2	3	3	1	2	3	2
219	3	3	3	3	2	3	3	1	3	3	2
220	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	2
221	3	3	3	3	2	3	3	1	2	3	2
222	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2
223	3	3	3	3	2	3	3	2	1	3	2
224	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2
225	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	2
226	1	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2
227	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2

229	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
230	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	2
231	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	2
232	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2
233	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2
234	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2
235	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3	2	2
236	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2
237	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
238	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	2
239	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2
240	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	2
241	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	2
242	3	3	3	3	3	3	2	1	1	3	1	2
243	3	3	3	3	3	3	1	2	3	3	3	2
244	3	3	3	3	3	3	2	2	1	3	1	2
245	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2
246	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	2
247	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	1
248	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3	2	1

250	3	3	3	3	3	2	2	3	1
251	3	3	3	3	3	3	3	3	1
252	3	3	3	3	3	3	2	3	1
253	3	3	2	3	3	2	1	3	1
254	3	3	2	3	3	3	3	3	1
255	3	3	3	3	3	2	2	2	1
256	3	2	3	3	3	3	1	3	1
257	3	3	2	3	3	2	2	3	1
258	3	3	3	3	3	2	2	3	1
259	3	3	3	2	3	2	3	3	1
260	3	3	3	2	3	2	1	3	1
261	3	3	3	2	3	2	2	2	1
262	3	2	3	2	3	2	2	3	1
263	3	3	3	3	3	3	2	3	1
264	3	3	3	3	3	2	3	3	1
265	3	3	3	3	3	2	2	3	1
266	3	3	3	3	3	3	2	3	1
267	3	3	3	3	3	2	2	3	1
268	3	3	3	3	3	2	1	3	1
269	3	3	3	3	3	2	3	3	1

271	3	3	2	2	3	2	2	3	2	3	1
272	3	3	3	2	3	2	2	3	1	1	1
273	3	3	2	2	3	2	2	3	3	3	1
274	3	3	3	2	3	2	2	3	2	3	1
275	3	3	2	2	3	2	2	3	1	3	1
276	3	2	2	3	3	2	3	3	1	3	1
277	3	2	2	2	3	2	2	3	3	3	1
278	3	3	3	2	3	2	2	3	2	3	1
279	3	3	3	3	3	2	2	3	2	3	1
280	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	1
281	3	3	3	3	3	2	2	3	2	1	1
282	3	3	3	3	3	2	2	3	1	3	1
283	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	1
284	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	1
285	3	3	3	3	2	1	1	3	3	3	1
286	3	2	3	3	3	1	1	3	2	1	1
287	3	3	3	3	3	1	1	3	3	3	1
288	3	3	3	3	3	1	1	3	2	3	1
289	3	3	3	3	3	1	1	3	2	3	1
290	3	3	3	3	3	1	1	3	1	3	1

292	3	2	2	1	1	1	1
293	3	2	2	1	2	3	1
294	3	3	2	1	2	3	1

Sumber: Hasil Survey 2014

Keterangan :

Moda Transportasi (X₁)

Memadai=3
Cukup=2
Kurang=1

Pola Aliran Informasi (X₄)

Tinggi=3
Sedang=2
Rendah=1

Kegiatan Ekonomi Kota (X₇)

Tinggi=3
Sedang=2
Rendah=1

Waktu Tempuh (X₂)

Dekat= 3
Sedang=2
Jauh=1

Pola Hubungan Sosial (X₅)

Memadai=3
Cukup=2
Kurang=1

Tingkat Interaksi

Tinggi =3
Sedang= 2
Rendah= 1

Jarak Tempuh (X₃)

Dekat=3
Sedang=2
Jauh=1

Aliran Distribusi Barang (X₆)

Tinggi=3
Sedang=2
Rendah=1





LAMPIRAN V

**HASIL ANALISIS REGRESI LINIER
BERGANDA DENGAN
MENGUNAKAN SPSS**

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Tingkat Pendapatan, Jarak Tempuh, Aliran Distribusi Barang, Moda Transportasi, Waktu Tempu, Pola Aliran Informasi, Ketersediaan Fasilitas Sosial Di Tempat Tujuan ^a		Enter

- a. All requested variables entered.
 b. Dependent Variable: Tingkat Interaksi

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.261 ^a	.068	.045	.877

- a. Predictors: (Constant), Tingkat Pendapatan, Jarak Tempuh, Aliran Distribusi Barang, Moda Transportasi, Waktu Tempu, Pola Aliran Informasi, Ketersediaan Fasilitas Sosial Di Tempat Tujuan

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	16.026	7	2.289	2.975	.005 ^a
	Residual	220.127	286	.770		
	Total	236.153	293			

- a. Predictors: (Constant), Tingkat Pendapatan, Jarak Tempuh, Aliran Distribusi Barang, Moda Transportasi, Waktu Tempu, Pola Aliran Informasi, Ketersediaan Fasilitas Sosial Di Tempat Tujuan
 b. Dependent Variable: Tingkat Interaksi

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.140	.891		1.279	.202
	Moda Transportasi	.198	.151	.075	1.311	.191
	Waktu Tempu	.260	.177	.085	1.467	.143
	Jarak Tempuh	.271	.156	.102	1.743	.082
	Pola Aliran Informasi	-.300	.138	-.127	2.179	.030
	Ketersediaan Fasilitas Sosial Di Tempat Tujuan	-.069	.066	-.062	-1.052	.294
	Aliran Distribusi Barang	-.150	.111	-.077	1.347	.179
	Tingkat Pendapatan	.166	.070	.140	2.376	.018

a. Dependent Variable: Tingkat Interaksi





LAMPIRAN VI

HASIL ANALISIS GRAVITASI