

Penilaian Kesesuaian Kegiatan Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pemanfaatan Ruang Kota Sofifi Provinsi Maluku Utara

Assessment of the Suitability of Infrastructure Development Activities for Spatial Utilization in Sofifi City, North Maluku Province

Zakia Nurhikmah^{1*}, Murshal Manaf², Kamran Aksa²

¹Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi Maluku Utara

²Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Program Pascasarjana, Universitas Bosowa

*E-mail: zakianur25@gmail.com

Diterima: 12 Januari 2025/Disetujui 30 Juni 2025

Abstrak. Penelitian ini menilai kesesuaian pembangunan infrastruktur dengan rencana pemanfaatan ruang di Kota Sofifi, Provinsi Maluku Utara, menggunakan metode kuantitatif deskriptif dengan regresi berganda dan analisis SWOT. Hasil menunjukkan bahwa faktor kesesuaian serta geografis dan demografis berpengaruh signifikan terhadap pembangunan infrastruktur. Selain faktor teknis, dinamika kebijakan dan proses pengambilan keputusan di tingkat pemangku kepentingan turut memengaruhi arah pembangunan di Sofifi. Strategi yang direkomendasikan meliputi optimalisasi lokasi strategis Sofifi, pemanfaatan kebijakan yang ada, pengembangan sektor pariwisata, dan pembangunan kawasan ekonomi terpadu. Temuan ini diharapkan menjadi acuan bagi pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta dalam merancang kebijakan tata ruang dan pembangunan infrastruktur yang lebih terintegrasi dan berkelanjutan.

Kata kunci: Pembangunan infrastruktur, kesesuaian tata ruang, strategi pembangunan, Sofifi.

Abstract. This study assesses the suitability of infrastructure development with spatial utilization planning in Sofifi City, North Maluku Province, using a descriptive quantitative method with multiple regression and SWOT analysis. The results show that suitability factors, as well as geographical and demographic aspects, significantly influence infrastructure development. Besides technical factors, policy dynamics and decision-making processes at the stakeholder level also affect the direction of development in Sofifi. The recommended strategies include optimizing Sofifi's strategic location, utilizing existing policies, developing the tourism sector, and establishing an integrated economic zone. These findings are expected to serve as a reference for the government, society, and the private sector in designing more integrated and sustainable spatial planning and infrastructure development policies.

Key Words: Infrastructure development, spatial planning suitability, development strategy, Sofifi.



This work is licensed under Creative Commons Attribution License 4.0 CC-BY International license

Pendahuluan

Infrastruktur memegang peranan strategis dalam mendukung fungsi sosial, ekonomi, dan lingkungan dari suatu wilayah kota. Infrastruktur seperti jalan, air bersih, energi, dan fasilitas publik menjadi tulang punggung pengembangan kota yang berkelanjutan (Liu, 2023). Namun, tanpa kesesuaian tata ruang yang baik, pembangunan infrastruktur bisa menimbulkan dampak negatif seperti fragmentasi wilayah dan kemacetan, bahkan menurunkan kualitas lingkungan. Kota Sofifi, sebagai ibu kota Provinsi Maluku Utara yang ditetapkan pada tahun 2010, mengalami lonjakan kebutuhan infrastruktur seiring pertumbuhan penduduk dan urbanisasi (Cahyudi & Nuraini, 2022; Kristanti, 2023). Meskipun memiliki potensi strategis, statusnya yang masih bagian dari Kota Tidore Kepulauan menyebabkan keterbatasan dalam menarik investasi dan

mendorong pertumbuhan ekonomi, mengakibatkan pembangunan infrastruktur belum berjalan optimal sesuai rencana tata ruang (Jain et al., 2021; Shishkina & Surnina, 2020). Peraturan daerah seperti Perda No. 25 Tahun 2013 dan Perwali No. 40 Tahun 2022 telah memberikan kerangka hukum RTRW dan RDTR. Sayangnya, tidak sedikit pembangunan infrastruktur yang masih tidak sejalan dengan tata ruang, misalnya lokasi TPA yang dibangun di luar zona lahan yang dizinkan (Helal, 2022). Fenomena tersebut diperburuk oleh koordinasi antarinstansi yang lemah dan keterbatasan anggaran, sehingga ketidaksesuaian tata ruang tetap terjadi (Hafiz, 2020).

Secara global, kesesuaian antara infrastruktur dan perencanaan tata ruang kota menjadi topik penting bagi pencapaian pembangunan berkelanjutan dan SDG 11 (kota inklusif, aman, dan berkelanjutan). Riset menunjukkan

bahwa perencanaan tata guna lahan yang terintegrasi dengan pengembangan infrastruktur adalah kunci untuk menciptakan kota yang tangguh dan ramah lingkungan (Dia, 2023; Vargas-Hernández & Orozco-Quijano, 2022). Studi pada berbagai kota menunjukkan bahwa pendekatan infrastruktur dan tata ruang yang terpadu—selaras dengan institusi tata kelola yang baik—mampu mengurangi ketimpangan akses layanan publik, memitigasi tekanan lingkungan, dan meningkatkan daya dukung wilayah (Kuitert & van Buuren, 2022). Kota seperti Curitiba dan Putrajaya menjadi contoh sukses dalam perencanaan kota yang berkelanjutan berbasis integrasi ruang dan infrastruktur.

Sofifi sebagai ibu kota baru di wilayah kepulauan memiliki tantangan tambahan terkait kondisi topografi dan aksesibilitas yang terbatas. Urbanisasi cepat tanpa koordinasi yang tepat bisa mengarah pada pembangunan infrastruktur yang tidak tepat sasaran, memicu degradasi lingkungan dan stres pada ekosistem lokal. Oleh sebab itu, pemantauan kesesuaian setiap kegiatan infrastruktur terhadap tata ruang sangat penting untuk menjamin keberlanjutan pembangunan (Ermilio et al., 2022).

Penelitian ini bertujuan untuk melakukan penilaian terhadap sejauh mana kegiatan pembangunan infrastruktur di Sofifi sesuai dengan tata ruang yang telah ditetapkan (RTRW dan RDTR). Selain itu, penelitian juga menyelidiki hambatan pengimplementasian dan merumuskan strategi peningkatan kesesuaian tata ruang—infrastruktur.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif yang dikombinasikan dengan pendekatan analisis regresi linier berganda dan analisis SWOT. Metode ini dipilih untuk mengukur pengaruh berbagai faktor terhadap tingkat ketidaksesuaian pembangunan infrastruktur terhadap pemanfaatan ruang, sekaligus menggambarkan kondisi strategis yang memengaruhi pengelolaan ruang di Kota Sofifi. Pendekatan kuantitatif memungkinkan identifikasi hubungan antarvariabel secara sistematis dan obyektif, sedangkan analisis SWOT digunakan untuk memahami kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman dalam konteks implementasi rencana tata ruang (Jayaprakash, 2022).

Data primer dikumpulkan melalui survei kuesioner kepada responden yang terdiri dari pemangku kepentingan lokal, seperti perwakilan pemerintah daerah, perencanaan tata ruang, dan masyarakat setempat. Wawancara mendalam dilakukan untuk menggali informasi kualitatif tambahan yang tidak tertangkap dalam survei, seperti persepsi terhadap efektivitas koordinasi antarinstansi dan kendala geografis. Selain itu, data sekunder diperoleh dari dokumen perencanaan seperti RTRW, RDTR, dan laporan kegiatan pembangunan infrastruktur. Triangulasi data digunakan untuk meningkatkan validitas hasil penelitian (Zwecker, 2022).

Model regresi linier berganda digunakan untuk menganalisis hubungan antara variabel independen: kesesuaian lokasi (X1), kepatuhan terhadap regulasi tata ruang (X2), efektivitas koordinasi antarinstansi (X3), kondisi infrastruktur eksisting (X4), ketersediaan anggaran (X5), serta faktor geografis dan demografis (X6), terhadap variabel dependen yaitu tingkat ketidaksesuaian pembangunan (Y). Penggunaan regresi berganda memungkinkan pengujian simultan dari beberapa faktor yang saling memengaruhi dalam konteks perencanaan wilayah (Chang & Bian, 2023). Analisis ini dilakukan dengan menggunakan perangkat lunak statistik SPSS versi 26, dengan tingkat signifikansi sebesar 0,05.

Hasil dan Pembahasan

a. Letak Geografis

Wilayah Kecamatan Oba Utara atau kawasan perkotaan Sofifi terletak diantara $0^{\circ}28' - 0043'$ Lintang Utara dan $127^{\circ}03'4'' - 127^{\circ}50'$ Bujur Timur. Luas daratan Kecamatan Oba Utara sebesar 376 km^2 . Wilayah ini dibatasi oleh laut, Kabupaten dan Kecamatan lainnya mempunyai batas-batas sebagai berikut:

- Sebelah Utara dengan Kabupaten Halmahera Barat
- Sebelah Selatan dengan Kecamatan Oba Tengah
- Sebelah Timur Kabupaten Halmahera Timur
- Sebelah Barat dengan Laut Halmahera

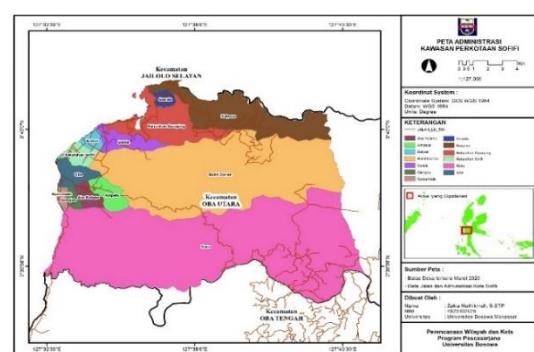
Kecamatan Oba Utara merupakan salah satu kecamatan di Kota Tidore Kepulauan yang terletak di pulau Halmahera yang memiliki ciri banyak memiliki Desa/Kelurahan pantai. Kecamatan Oba Utara memiliki 11 desa dan 2 kelurahan. Kecamatan Oba Utara memiliki topografi yang seragam, yaitu sekitar 0 - 499 M (Rendah). Kecamatan ini juga memiliki banyak desa/kelurahan pantai.

Kawasan perkotaan Sofifi meliputi wilayah Kecamatan Oba Utara di Kota Tidore Kepulauan dan sebagian wilayah Kecamatan Jailolo Selatan, Kabupaten Halmahera Barat.

Tabel 1. Batas Geografi Kecamatan Oba Utara

Batas	Wilayah
Utara	Kabupaten Halmahera Barat
Timur	Kabupaten Halmahera Timur
Selatan	Kecamatan Oba Tengah
Barat	Laut Halmahera

Sumber: Kecamatan Oba Utara dalam Angka tahun 2023



Gambar 1. Peta Wilayah Administratif Kota Sofifi Provinsi Maluku Utara

Tabel 2. Luas Wilayah Kecamatan Oba Utara menurut Desa/Kelurahan

Desa/Kelurahan	Luas Wilayah (km ²)
Somahode	2
Akekolano	18
Oba	6.8
Sofifi	35
Guraping	49.8
Kaiyasa	105.56
Garojou	0.50
Kusu	16.70
Ampera	34
Bukit Durian	0.35
Galala	350
Balbar	25
Gosale	0.25

Sumber: Kecamatan Oba Utara Dalam Angka Tahun 2023

b. Kependudukan

Jumlah penduduk di Kecamatan Oba Utara (kawasan perkotaan Sofifi), yang terletak di Kota Tidore Kepulauan, Provinsi Maluku Utara, mengalami peningkatan yang signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Sebagai bagian dari wilayah Tidore Kepulauan, Oba Utara memiliki posisi strategis yang menarik migrasi penduduk dari luar daerah untuk mencari peluang kerja dan usaha. Meskipun kepadatan penduduk di Oba Utara lebih rendah dibandingkan dengan wilayah pusat Kota Tidore, sektor perdagangan, perikanan, dan jasa menjadi pendorong utama pertumbuhan penduduk di kecamatan ini. Dengan adanya perkembangan infrastruktur dan fasilitas publik yang lebih baik, jumlah penduduk di Oba Utara diperkirakan akan terus meningkat, yang memerlukan perhatian lebih dalam perencanaan tata ruang untuk mendukung pertumbuhan dan kebutuhan masyarakat.

c. Karakteristik Responden

Responden dalam penelitian ini memiliki karakteristik yang beragam, mencakup aspek usia, jenis kelamin, latar belakang pekerjaan, lama tinggal di Sofifi, serta afiliasi dengan dinas atau instansi dan jabatan terkait. Keberagaman ini mencerminkan representasi yang luas dari masyarakat dan pihak yang memiliki keterlibatan langsung maupun tidak langsung dalam pembangunan dan pengelolaan tata ruang, sehingga memberikan pandangan yang komprehensif dan mendalam terhadap kesesuaian kegiatan pembangunan infrastruktur dengan pemanfaatan ruang di Kota Sofifi.

Tabel 3. Jumlah Penduduk

Desa/Kelurahan	Penduduk		
	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
Somahode	327	317	683
Akekolano	631	570	1 201
Oba	435	432	867
Sofifi	1 343	1 320	2 663
Guraping	1 580	1 522	3 102
Kaiyasa	330	353	683
Garojou	470	447	917
Kusu	784	741	1 525
Ampera	364	349	713
Bukit Durian	1 067	1 100	2 167
Galala	1 681	1 644	3 325
Balbar	888	853	1 741
Gosale	343	338	681
Oba Utara	10 243	9 986	20 229

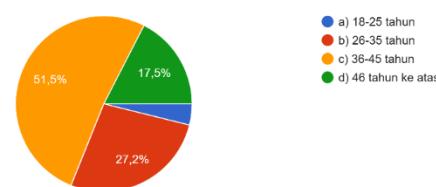
Sumber: Kecamatan Oba Utara Dalam Angka Tahun 2023

a) Usia

Responden penelitian ini mencakup berbagai kelompok usia, yaitu 18-25 tahun, 26-35 tahun, 36-45 tahun, dan lebih dari 46 tahun. Dominasi responden pada kelompok usia 26-35 tahun dan 36-45 tahun mencerminkan populasi produktif yang berperan aktif dalam pembangunan ekonomi dan sosial di Sofifi. Kelompok ini tidak hanya menjadi aktor utama dalam kegiatan perekonomian, tetapi juga menjadi sasaran utama kebijakan pembangunan infrastruktur dan tata ruang.

Kelompok usia 26-35 tahun, yang umumnya berada dalam fase awal hingga pertengahan karier, memiliki fokus pada stabilitas ekonomi dan kenyamanan lingkungan tempat tinggal. Hal ini terlihat dari masukan mereka yang mengutamakan aksesibilitas fasilitas publik seperti jalan, fasilitas kesehatan, dan pendidikan. Mereka juga memberikan perhatian pada perencanaan ruang terbuka hijau (RTH) yang dapat digunakan untuk aktivitas rekreasi dan sosial. Kebutuhan akan RTH yang strategis ini mencerminkan aspirasi mereka terhadap lingkungan perkotaan yang mendukung keseimbangan antara kehidupan dan kualitas hidup.

Kelompok usia 36-45 tahun, yang biasanya berada pada puncak karier dan memiliki tanggung jawab keluarga yang lebih besar, lebih kritis dalam menilai infrastruktur dasar seperti ketersediaan air bersih, akses listrik, dan lokasi tempat pembuangan akhir (TPA). Mereka cenderung memprioritaskan efisiensi dan keberlanjutan infrastruktur karena memahami dampaknya terhadap kesehatan dan kesejahteraan keluarga. Sebagai contoh, banyak responden dari kelompok ini yang menekankan pentingnya lokasi TPA yang jauh dari permukiman untuk menghindari risiko pencemaran dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.


Gambar 2. Diagram Usia Responden

Masukan dari kedua kelompok usia ini menunjukkan adanya harapan besar terhadap perbaikan tata ruang Sofifi, baik dari sisi kelayakan zonasi maupun keberlanjutan pembangunan. Responden usia produktif cenderung lebih terbuka terhadap inovasi dalam tata kelola kota, seperti pengelolaan limbah modern, penggunaan teknologi hijau, dan pengembangan infrastruktur berbasis komunitas. Mereka juga lebih responsif terhadap tantangan lingkungan, seperti polusi udara dan degradasi lahan, sehingga sering kali menyarankan langkah-langkah mitigasi yang dapat diintegrasikan ke dalam kebijakan tata ruang.

Sebaliknya, kelompok usia 18-25 tahun yang lebih muda menunjukkan perhatian pada aspek-aspek yang mendukung mobilitas dan pengembangan keterampilan, seperti akses terhadap fasilitas pendidikan, transportasi publik, dan ruang untuk kegiatan kreatif. Meskipun kontribusi mereka lebih kecil dibandingkan dengan kelompok usia produktif, masukan dari kelompok ini penting untuk mencerminkan kebutuhan generasi mendatang. Di sisi lain, kelompok usia lebih dari 46 tahun memberikan pandangan yang lebih konservatif, dengan fokus pada pelestarian budaya lokal dan pengelolaan sumber daya alam yang berkelanjutan.

b) Jenis Kelamin Responden

Distribusi jenis kelamin responden dalam penelitian ini cukup merata antara laki-laki dan perempuan, mencerminkan representasi yang seimbang dari kedua kelompok. Hal ini memberikan gambaran yang kaya dan beragam terhadap penilaian tata ruang serta pembangunan infrastruktur di Sofifi. Responden laki-laki cenderung lebih banyak menyoroti aspek teknis, seperti kualitas dan aksesibilitas jalan, keberlanjutan pengelolaan tempat pembuangan akhir (TPA), serta kelayakan infrastruktur pendukung seperti drainase dan jaringan transportasi. Pandangan ini menunjukkan keterkaitan antara kebutuhan fungsional dalam mendukung mobilitas dan aktivitas ekonomi yang dominan di kalangan laki-laki, terutama mereka yang terlibat dalam sektor usaha atau pekerjaan lapangan.



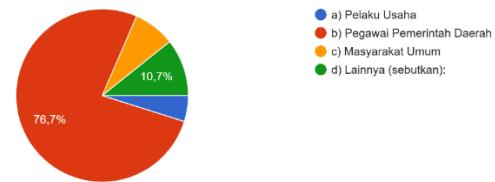
Gambar 3. Diagram Jenis Kelamin Responden

Sebaliknya, responden perempuan cenderung memberikan perhatian yang lebih besar pada aspek kesejahteraan masyarakat, seperti ketersediaan perumahan yang layak, akses terhadap fasilitas kesehatan, dan keberlanjutan lingkungan. Perspektif ini mencerminkan kepedulian terhadap kebutuhan dasar rumah tangga dan keberlangsungan kualitas hidup keluarga. Responden

perempuan juga sering kali mengemukakan pentingnya ruang terbuka hijau (RTH) untuk mendukung kesehatan dan aktivitas sosial masyarakat, terutama bagi anak-anak dan lansia. Perbedaan fokus ini menggambarkan bagaimana jenis kelamin memengaruhi persepsi terhadap prioritas pembangunan, yang sekaligus menunjukkan bahwa pendekatan pembangunan yang inklusif harus mampu mengakomodasi kebutuhan yang beragam antara laki-laki dan perempuan untuk mencapai keseimbangan tata ruang yang lebih baik di Sofifi.

c) Latar Belakang Pekerjaan

Responden dalam penelitian ini mencakup berbagai latar belakang pekerjaan, yang terdiri dari pegawai pemerintah daerah (76,7%), pelaku usaha (4,9%), masyarakat umum (7,8%), dan kelompok lainnya (10,7%). Proporsi terbesar dipegang oleh pegawai pemerintah daerah, mencerminkan dominasi peran mereka dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan pembangunan infrastruktur di Sofifi. Variasi latar belakang pekerjaan ini memberikan pandangan yang kaya terhadap persepsi dan harapan masyarakat terkait pengembangan infrastruktur, khususnya kesesuaian dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Kombinasi pandangan dari berbagai kelompok ini memperkaya hasil penelitian, karena mencakup aspek kebijakan, ekonomi, dan kebutuhan praktis sehari-hari.



Gambar 4. Diagram Latar Belakang Pekerjaan

- Pegawai Pemerintah Daerah, Sebagai kelompok terbesar dengan proporsi 76,7%, pegawai pemerintah daerah memiliki peran sentral dalam mengelola tata ruang dan pembangunan infrastruktur di Sofifi. Responden dari kelompok ini lebih menyoroti pentingnya regulasi yang konsisten dan mekanisme koordinasi antarinstansi yang efektif untuk memastikan implementasi pembangunan berjalan sesuai RTRW dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR). Mereka memahami bahwa tata ruang yang optimal memerlukan perencanaan strategis yang didukung oleh pengawasan ketat terhadap pelaksanaan di lapangan. Fokus utama mereka berada pada infrastruktur dasar, seperti pengembangan jalan, perbaikan drainase, dan peningkatan fasilitas publik. Responden dari kalangan ini cenderung memprioritaskan pembangunan yang dapat memperbaiki layanan pemerintahan sekaligus meningkatkan efisiensi kerja dan kesejahteraan masyarakat.

- Pelaku usaha, meskipun hanya mewakili 4,9% dari total responden, memainkan peran penting dalam pengembangan ekonomi lokal. Mereka memberikan perhatian utama pada infrastruktur yang mendukung kegiatan bisnis, seperti aksesibilitas kawasan perdagangan, kualitas jalan utama, dan ketersediaan fasilitas transportasi. Kelompok ini melihat infrastruktur sebagai faktor kunci untuk meningkatkan daya saing usaha dan mempercepat pertumbuhan ekonomi lokal. Pandangan mereka mencerminkan kebutuhan akan efisiensi operasional, sehingga pembangunan yang mendukung konektivitas antarwilayah menjadi prioritas. Kebutuhan khusus dari pelaku usaha ini menunjukkan pentingnya kebijakan yang mendukung pengembangan infrastruktur berbasis ekonomi.
- Kelompok masyarakat umum yang mencakup 7,8% responden lebih berfokus pada kebutuhan dasar yang bersifat praktis. Mereka menggarisbawahi pentingnya ketersediaan air bersih, fasilitas kesehatan, ruang terbuka hijau (RTH), dan pengelolaan sampah yang lebih baik. Persepsi masyarakat umum biasanya didasarkan pada pengalaman sehari-hari mereka, sehingga kebutuhan terhadap infrastruktur sering kali terkait langsung dengan peningkatan kesejahteraan rumah tangga. Pandangan mereka juga mencerminkan pentingnya pembangunan yang ramah lingkungan dan berorientasi pada keberlanjutan. Kelompok ini mengharapkan pemerintah dapat lebih memperhatikan kebutuhan mendasar masyarakat, yang sering kali menjadi indikator keberhasilan pembangunan kota.
- Kelompok lainnya, yang mencakup 10,7% responden, terdiri dari individu yang tidak secara langsung teridentifikasi dalam kategori pelaku usaha, pegawai pemerintah daerah, atau masyarakat umum. Kelompok ini memberikan pandangan yang beragam terkait pembangunan infrastruktur, mencakup kebutuhan spesifik seperti transportasi publik yang lebih baik, akses pendidikan, dan penyediaan infrastruktur pendukung lainnya. Meskipun proporsinya lebih kecil, kontribusi kelompok ini penting dalam memberikan perspektif yang lebih luas terhadap kebutuhan kota, terutama untuk sektor yang kurang terwakili dalam kebijakan pembangunan.

d) Dinas terkait

Responden dari dinas atau instansi pemerintah yang terlibat dalam penelitian ini mencakup berbagai sektor strategis, seperti Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) kota Tidore kepulauan, Dinas PUPR Provinsi

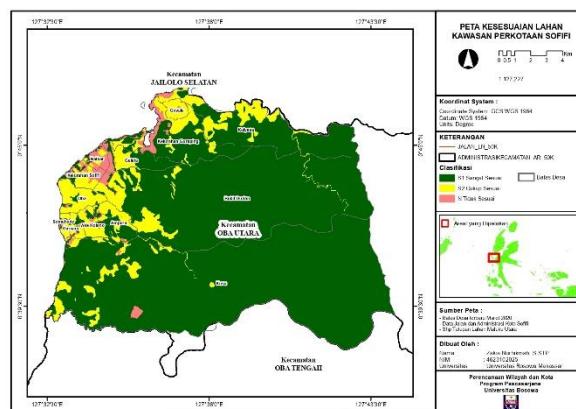
Maluku Utara dan Bappeda Provinsi Maluku Utara. Kelompok ini memainkan peran penting dalam perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi pembangunan infrastruktur di Sofifi. Fokus utama mereka adalah memastikan bahwa kebijakan dan implementasi tata ruang, termasuk Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR), berjalan efektif dan sesuai dengan kebutuhan wilayah.

d. Lama Tinggal di Sofifi

Sebagian besar responden dalam penelitian ini telah tinggal di Sofifi selama lebih dari lima tahun, dengan sebagian lainnya mencapai lebih dari sepuluh tahun. Lama tinggal ini memberikan mereka perspektif unik yang kaya akan pengalaman langsung terhadap dinamika perkembangan kota. Mereka tidak hanya menyaksikan perubahan tata ruang secara bertahap, tetapi juga mengalami dampak langsung dari kebijakan pembangunan infrastruktur yang telah diterapkan. Responden yang tinggal lebih lama cenderung memiliki pemahaman yang lebih mendalam mengenai pola pemanfaatan ruang, tantangan geografis, dan kebutuhan spesifik masyarakat lokal. Pengalaman ini memungkinkan mereka memberikan masukan yang lebih akurat dan berbasis pada kenyataan di lapangan.

Responden dengan pengalaman tinggal yang lama sering kali mengidentifikasi masalah mendasar yang mungkin terlewatkan dalam perencanaan tata ruang formal. Mereka, misalnya, menyoroti kebutuhan mendesak untuk meningkatkan sistem drainase, terutama di kawasan permukiman yang sering mengalami genangan air saat musim hujan. Selain itu, pengelolaan sampah yang kurang efektif menjadi perhatian utama, di mana mereka menekankan pentingnya penyediaan tempat pembuangan sampah sementara (TPS) yang terintegrasi dengan lokasi TPA yang strategis dan pengangkutan limbah yang terjadwal. Kelompok ini juga menggarisbawahi perlunya fasilitas umum yang lebih baik, seperti ruang terbuka hijau (RTH), layanan air bersih, dan jalan akses yang memadai di kawasan perumahan.

e. Penilaian Kesesuaian Lahan



Gambar 5. Peta Kesesuaian Lahan Kota Sofifi Provinsi Maluku Utara

- a) Tidak Berkualitas (0%-<50%). Desa yang masuk kategori ini adalah Desa Garoju, di mana persentase kesesuaian pemanfaatan ruang (S1 + S2) hanya mencapai 40%, sehingga realisasi pemanfaatan ruang tidak sejalan dengan RTR.
- b) Kurang Berkualitas (50%-<80%). Desa-desa seperti Desa Ake Kolano, Desa Ampera, Desa Balbar, Desa Bukit Durian, Desa Galala, Desa Gosale, Desa Kaiyasa, dan Desa Kusu masuk kategori ini. Persentase kesesuaian ruang berkisar antara 50%-79%, yang menunjukkan bahwa realisasi pemanfaatan ruang belum sepenuhnya selaras dengan RTR.
- c) Berkualitas (80%-100%). Kelurahan Guraping dan Kelurahan Sofifi adalah wilayah yang masuk kategori ini, dengan 80% wilayahnya masuk kategori Sangat Sesuai (S1). Hal ini menandakan bahwa pemanfaatan ruang di wilayah ini sudah selaras dengan rencana struktur dan pola ruang dalam RTR.

f. Hasil Penelitian

Dalam penelitian ini, analisis regresi berganda digunakan untuk menentukan faktor-faktor yang berpengaruh penting terhadap kesesuaian kegiatan pembangunan infrastruktur terhadap pemanfaatan ruang di Kota Sofifi (variabel dependen Y). Berdasarkan hasil yang diperoleh, variabel-variabel independen yang dianalisis meliputi kesesuaian (X1), kepatuhan regulasi (X2), koordinasi antarinstansi (X3), infrastruktur (X4), geografis dan demografis (X5), dan ketersediaan anggaran (X6). Berikut adalah tabel dan pembahasan mengenai hasil yang diperoleh dari regresi berganda menggunakan SPSS.

Tabel 4. Hasil Analisis Regresi Berganda

Model	Unstand ardized Coeffici ents B	Unstand ardized Coeffici ents Std.	Standar dized Coeffici ents Beta	t	Si g.	Toler ance	VI F
1(Con stant)	2.625	1.014		2.5	.0		
X1	.385	.119	.503	3.2	.0	.299	3.3
X2	.003	.138	.003	.02	.0	.249	4.0
X3	.042	.078	.077	.54	.0	.366	2.7
X4	-.048	.090	-.069	-.53	.0	.420	2.3
X5	-.014	.104	-.018	-.13	.0	.403	2.4
X6	.092	.080	.124	1.1	.0	.613	1.6
				47	.46		32

- a) Kesesuaian (X1) menunjukkan pengaruh positif yang signifikan terhadap variabel dependen (Y), dengan koefisien sebesar 0.385 dan nilai sig 0.026. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan satu unit

dalam kesesuaian akan meningkatkan Y sebesar 0.385, dengan asumsi variabel lain tetap konstan. Pengaruh kesesuaian ini cukup kuat dengan nilai standardized beta sebesar 0.503, yang menunjukkan hubungan moderat antara kesesuaian dan Y.

- b) Kepatuhan Regulasi (X2) memiliki koefisien yang sangat kecil, yaitu 0.003, namun tetap signifikan dengan nilai sig 0.004. Meskipun pengaruhnya kecil, hasil ini menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap regulasi berperan dalam mempengaruhi Y, meskipun dampaknya terbatas. Standardized beta yang sangat kecil (0.003) menunjukkan bahwa meskipun regulasi yang ada berperan penting, efeknya terhadap Y relatif lemah dibandingkan dengan variabel lainnya
- c) Infrastruktur (X3) juga menunjukkan pengaruh positif terhadap variabel dependen (Y), dengan koefisien 0.042 dan nilai sig 0.009. Meskipun pengaruhnya kecil, dengan standardized beta sebesar 0.077, hasil ini menunjukkan bahwa peningkatan kualitas infrastruktur dapat mempengaruhi Y, meskipun efeknya tidak sebesar variabel kesesuaian. Oleh karena itu, meskipun bukan faktor dominan, sektor infrastruktur tetap memegang peranan dalam mendukung kemajuan pembangunan yang sesuai dengan rencana.
- d) Koordinasi (X4) memiliki koefisien negatif sebesar -0.048 dan nilai sig 0.016, yang menunjukkan bahwa peningkatan koordinasi justru menurunkan nilai Y. Koordinasi antar berbagai pihak terkait dalam pembangunan sangat penting, tetapi hasil ini menunjukkan bahwa terdapat faktor yang menyebabkan peningkatan koordinasi dapat berimplikasi negatif terhadap pencapaian Y. Meskipun demikian, nilai sig yang kurang dari 0.05 menunjukkan bahwa pengaruh negatif ini signifikan secara statistik.
- e) Ketersediaan Anggaran (X5) menunjukkan pengaruh negatif yang signifikan dengan koefisien -0.014 dan nilai sig 0.024. Meskipun pengaruhnya kecil, nilai sig yang kurang dari 0.05 menandakan bahwa ketersediaan anggaran tetap berperan dalam mempengaruhi Y. Koefisien negatif ini menunjukkan bahwa semakin besar ketersediaan anggaran, justru dapat menurunkan nilai Y. Hal ini bisa disebabkan oleh ketidaksesuaian dalam alokasi anggaran yang tidak sesuai dengan kebutuhan atau prioritas pembangunan yang mendukung kesesuaian dengan rencana tata ruang.
- f) Geografis dan Demografis (X6) menunjukkan pengaruh positif terhadap Y dengan koefisien 0.092 dan nilai sig 0.046. Koefisien yang positif ini

menunjukkan bahwa faktor geografis dan demografis berkontribusi terhadap peningkatan nilai Y, meskipun dengan pengaruh yang lebih kecil dibandingkan variabel lainnya. Pengaruh positif ini bisa diartikan bahwa faktor-faktor seperti karakteristik lokasi, distribusi penduduk, dan aspek demografis lainnya berperan dalam mendukung pencapaian tujuan pembangunan yang sesuai dengan rencana tata ruang. Oleh karena itu, meskipun pengaruhnya kecil, faktor geografis dan demografis tetap memiliki peran yang tidak bisa diabaikan dalam proses pembangunan.

Berdasarkan hasil analisis regresi berganda, dapat disimpulkan bahwa variabel Kesesuaian (X1) dan Geografis-Demografis (X6) memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap variabel dependen (Y), Selain itu, Kepatuhan Regulasi (X2) dan Infrastruktur (X3) juga memberikan pengaruh positif, meskipun kecil, yang tetap signifikan. Sebaliknya, Koordinasi (X4) dan Ketersediaan Anggaran (X5) menunjukkan pengaruh negatif yang signifikan, mengindikasikan perlunya perbaikan dalam kedua aspek tersebut agar hasil yang lebih optimal dapat dicapai. Hasil uji multikolinearitas menunjukkan bahwa nilai tolerance dan VIF aman, yang berarti tidak ada masalah multikolinearitas antara variabel independen.

g. Analisis SWOT

Untuk rumusan masalah kedua digunakan analisis SWOT untuk menghasilkan strategi pembangunan infrastruktur yang sesuai rencana pemanfaatan ruang Kota Sofifi. Proses ini dilakukan melalui analisis Internal Factor Analysis Strategy (IFAS) dan External Factor Analysis Strategy (EFAS), yang memberikan gambaran tentang faktor-faktor yang memperkuat atau menghambat pencapaian kesesuaian pembangunan infrastruktur dengan rencana tata ruang Kota Sofifi.

a) Internal Factor Analysis Strategy (IFAS)

Pada bagian ini, dilakukan analisis terhadap faktor-faktor internal yang mempengaruhi kegiatan pembangunan infrastruktur di Kota Sofifi. Berdasarkan hasil analisis IFAS, ditemukan dua kategori utama: kekuatan (Strengths) dan kelemahan (Weaknesses).

- Kekuatan (Strengths)**

Faktor kekuatan yang ditemukan dalam analisis ini mencakup beberapa aspek yang menunjukkan potensi positif bagi pengembangan infrastruktur di Sofifi. Salah satu kekuatan utama adalah lokasi strategis Sofifi, yang berada di jalur utama perdagangan dan transportasi menuju Pulau Halmahera. Selain itu, dukungan kebijakan dari peraturan seperti Perda No. 25/2013 dan Perwali No. 40/2022 juga memberikan landasan yang kuat untuk pengembangan infrastruktur yang terencana. Potensi pengembangan infrastruktur seperti pembangunan pelabuhan dan gedung

perkantoran juga memberikan peluang signifikan dalam menarik investasi dan meningkatkan daya saing Sofifi sebagai pusat perdagangan.

- Kelemahan (Weaknesses)**

Terdapat beberapa kelemahan yang harus diperhatikan, seperti ketidakpastian administratif yang menjadi kendala utama, mengingat Sofifi masih berstatus kelurahan dan belum menjadi kota otonom. Selain itu, keterbatasan anggaran juga menjadi hambatan dalam pelaksanaan rencana pembangunan infrastruktur. Minimnya fasilitas publik yang ada, seperti layanan kesehatan dan pendidikan, juga memperburuk potensi pengembangan infrastruktur yang ada.

- b) External Factor Analysis Strategy (EFAS)**

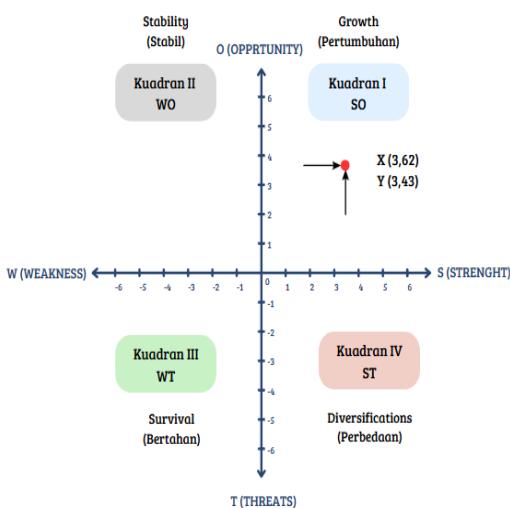
Pada bagian ini, dilakukan analisis terhadap faktor-faktor eksternal yang dapat mempengaruhi pengendalian pembangunan infrastruktur di Sofifi. Faktor eksternal terdiri dari peluang (Opportunities) dan ancaman (Threats) yang ada di lingkungan sekitar.

- Peluang (Opportunities)**

Beberapa peluang utama yang ditemukan dalam analisis ini adalah peningkatan investasi, baik dari sektor publik maupun swasta. Integrasi regional antara Sofifi, Tidore, dan Ternate juga memberikan potensi untuk pengembangan konektivitas yang lebih baik. Selain itu, potensi pariwisata yang ada di sekitar Sofifi, terutama dengan lokasi yang dekat dengan objek wisata di Pulau Halmahera, memberikan kesempatan untuk mengembangkan sektor pariwisata yang mendukung pengembangan infrastruktur.

- Ancaman (Threats)**

Terdapat beberapa ancaman yang harus diwaspadai dalam pengembangan infrastruktur Sofifi, seperti persaingan dengan kota lain seperti Ternate dan Tidore yang lebih maju dalam hal infrastruktur dan ekonomi. Selain itu, tantangan geografis di Sofifi, yang memiliki lahan terbatas dan medan yang sulit, menjadi kendala dalam pembangunan infrastruktur skala besar. Ketidakpastian kebijakan pemerintah yang bisa berubah sewaktu-waktu juga menjadi faktor yang dapat menghambat kelancaran pengembangan infrastruktur.



Gambar 6. Analisis Kuadran SWOT

$$\text{IFAS (Kekuatan + Kelemahan)} = 6.00 + 2.38 = 8.38$$

$$\text{EFAS (Peluang + Ancaman)} = 5.72 + 2.29 = 8.01$$

Dari hasil diatas nilai IFAS lebih besar dari nilai EFAS ($8.38 > 8.01$). Berarti internal lebih berpengaruh dalam kesesuaian kegiatan pembangunan infrastruktur terhadap pemanfaatan ruang di Kota Sofifi. Selanjutnya, untuk menentukan strategi utama dalam kesesuaian kegiatan pembangunan infrastruktur terhadap pemanfaatan ruang di Kota Sofifi, dilakukan dengan menentukan koordinat titik X dan titik, melalui IFAS (Kekuatan - Kelemahan) = $6.00 - 2.38 = 3.62$ sebagai titik X, dan EFAS (Peluang - Ancaman) = $5.72 - 2.29 = 3.43$ sebagai titik Y.

Berdasarkan hasil ini, strategi yang digunakan adalah Strategi SO (Agressive Strategies), di mana kekuatan yang dimiliki digunakan untuk merebut peluang yang ada.

Strategi WO (Turn Around Strategies):

- 1) Meningkatkan Koordinasi: Forum reguler antarinstansi untuk menyinkronkan kebijakan dan implementasi proyek.
- 2) Mengusulkan Status Otonom Sofifi: Memberikan kewenangan lebih luas dalam pengelolaan pembangunan dan investasi.

3) Memperbaiki Alokasi Anggaran: Mendorong skema Public-Private Partnership (PPP) dan dana tambahan dari pusat.

4) Strategi SO (Aggressive Strategies):

- Mengoptimalkan Lokasi Strategis: Membangun infrastruktur transportasi terintegrasi dan memperkuat peran pelabuhan.
- Memanfaatkan Kebijakan yang Ada: Implementasi RTRW dan RDTR secara konsisten dan diawasi instansi terkait.
- Mengembangkan Sektor Pariwisata: Meningkatkan fasilitas wisata untuk mendukung pertumbuhan ekonomi lokal.
- Membangun Kawasan Ekonomi Terpadu: Mengintegrasikan sektor industri, perdagangan, dan logistik di Sofifi.

Strategi WT (Defensive Strategies):

- 1) Mengatasi Ketidakpastian Administratif: Percepatan legalisasi status otonom Sofifi untuk kepastian hukum dan investasi.
- 2) Meningkatkan Kesadaran Masyarakat: Sosialisasi dan pelibatan publik dalam kebijakan tata ruang.
- 3) Mengurangi Ketergantungan Anggaran Pemerintah: Menarik investasi swasta melalui insentif dan simplifikasi birokrasi.

Strategi ST (Diversification Strategies):

- Mengatasi Tantangan Geografis: Pemanfaatan teknologi modern dan GIS untuk perencanaan berbasis data spasial.
- Promosi Potensi Sofifi: Kampanye digital dan partisipasi dalam forum investasi untuk menarik investor.
- Memanfaatkan Pertumbuhan Penduduk: Pengembangan SDM dan UMKM guna memperkuat pasar lokal.

Tabel 5. Matriks SWOT Rumusan Strategi Pembangunan Infrastruktur yang Sesuai Rencana Pemanfaatan Ruang

		Kelemahan (Weakness)	Kekuatan (Strength)
		1. Ketidakpastian Administratif 2. Keterbatasan Anggaran 3. Kurangnya Koordinasi 4. Minimnya Fasilitas Publik	1. Lokasi Strategis Sofifi 2. Dukungan Kebijakan untuk Pengembangan Infrastruktur: Peraturan seperti Perda No. 25/2013 dan Perwali No. 40/2022 3. Potensi Pengembangan Infrastruktur 4. Peningkatan Penduduk dan Aktivitas Ekonomi
		Strategi WO (Turn Around Strategies)	Strategi SO (Agressive Strategies)
Internal			
Eksternal			
Peluang (Opportunity)		Strategi WO (Turn Around Strategies)	Strategi SO (Agressive Strategies)
1.	Peningkatan Investasi di Sektor Infrastruktur	1. Meningkatkan Koordinasi: Agar kebijakan yang ada dapat diterapkan lebih efektif, sehingga pembangunan infrastruktur bisa lebih cepat terealisasi.	1. Mengoptimalkan Lokasi Strategis Sofifi: Memanfaatkan posisi Sofifi sebagai gerbang perdagangan menuju Pulau Halmahera untuk menarik investasi di sektor transportasi dan perdagangan.
2.	Integrasi Regional Sofifi dengan Ternate dan Tidore	2. Mengusulkan Perubahan Status	2. Memanfaatkan Dukungan Kebijakan yang
3.	Potensi Pariwisata yang Mendukung Infrastruktur		

	Internal	Kelemahan (<i>Weakness</i>)	Kekuatan (<i>Strength</i>)
		1. Ketidakpastian Administratif 2. Keterbatasan Anggaran 3. Kurangnya Koordinasi 4. Minimnya Fasilitas Publik	1. Lokasi Strategis Sofifi 2. Dukungan Kebijakan untuk Pengembangan Infrastruktur: Peraturan seperti Perda No. 25/2013 dan Perwali No. 40/2022 3. Potensi Pengembangan Infrastruktur 4. Peningkatan Penduduk dan Aktivitas Ekonomi
	Eksternal	Administratif Sofifi menjadi Kota Otonom: Perubahan ini akan mempercepat birokrasi dan menarik lebih banyak investasi. 3. Memperbaiki Alokasi Anggaran: Melalui kemitraan dengan pihak swasta dan pemerintah pusat, Sofifi dapat memperoleh dana lebih untuk proyek-proyek infrastrukturnya.	Ada: Seperti Perda No. 25/2013 dan Perwali No. 40/2022, untuk mempercepat pembangunan infrastruktur sesuai dengan rencana tata ruang yang telah ditetapkan. 3. Mengembangkan Sektor Pariwisata: Menggunakan potensi pariwisata yang ada di sekitar Sofifi untuk mendukung pengembangan infrastruktur dan meningkatkan ekonomi lokal. 4. Membangun kawasan ekonomi terpadu dengan mengintegrasikan kawasan industri, perdagangan, dan logistik di Sofifi untuk menciptakan pusat ekonomi baru yang efisien dan berdaya saing
	Ancaman (<i>Threats</i>)	Strategi WT (<i>Defensive Strategies</i>)	Strategi ST (<i>Diversification Strategies</i>)
	1. Persaingan dengan Kota Lain (Ternate dan Tidore): Kota-kota lain yang lebih maju dalam hal infrastruktur dan ekonomi menjadi tantangan bagi Sofifi untuk bersaing dalam menarik investasi. 2. Tantangan Geografis Sofifi: Lahan terbatas dan medan yang sulit membuat pembangunan infrastruktur menjadi lebih kompleks dan membutuhkan biaya yang lebih besar. 3. Ketidakpastian Kebijakan Pemerintah: Perubahan kebijakan yang tidak konsisten dapat menghambat keberlanjutan pembangunan infrastruktur. 4. Kurangnya Kesadaran Masyarakat: Rendahnya partisipasi masyarakat dalam mendukung program pembangunan infrastruktur yang sesuai dengan tata ruang kota.	1. Mengatasi Ketidakpastian Administratif: Percepat proses legalisasi status Kota Sofifi untuk memberikan kepastian hukum dan menarik lebih banyak investor. 2. Meningkatkan Kesadaran Masyarakat: Melalui sosialisasi mengenai pentingnya pembangunan yang sesuai dengan tata ruang, guna menciptakan dukungan bagi kebijakan pemerintah. 3. Mengurangi Ketergantungan pada Anggaran Pemerintah: Dengan mendorong lebih banyak investasi swasta dalam proyek-proyek infrastruktur yang ada.	1. Mengatasi Tantangan Geografis: Menggunakan teknologi modern dalam pembangunan infrastruktur yang efisien dan dapat mengatasi keterbatasan lahan. 2. Meningkatkan Promosi Potensi Sofifi: Menonjolkan Sofifi sebagai kota yang berkembang dan kompetitif untuk menarik investasi lebih banyak. 3. Menggunakan Pertumbuhan Penduduk sebagai Kekuatan: Untuk membangun pasar lokal yang kuat dan mendukung pengembangan ekonomi melalui peningkatan kualitas pendidikan dan pelatihan.

Sumber: Analisis, 2024

Hasil analisis SWOT terhadap pembangunan infrastruktur di Kota Sofifi menunjukkan adanya kekuatan internal yang signifikan yang dapat menjadi motor penggerak pembangunan wilayah. Letak geografis Sofifi yang strategis sebagai pintu gerbang ke Pulau Halmahera menjadikannya simpul koneksi penting di kawasan timur Indonesia. Hal ini diperkuat dengan legitimasi kebijakan formal seperti Perda No. 25 Tahun 2013 dan Perwali No. 40 Tahun 2022 yang menyediakan kerangka hukum tata ruang untuk pembangunan infrastruktur. Dukungan kebijakan ini menjadi faktor penting dalam menciptakan lingkungan pembangunan yang terencana dan terarah (Peckham et al., 2021). Selain itu, meningkatnya jumlah penduduk dan aktivitas ekonomi memberikan potensi pertumbuhan permintaan terhadap fasilitas dan layanan publik, yang dapat dimanfaatkan untuk menarik investasi sektor transportasi, logistik, dan perdagangan.

Strategi agresif (SO) yang dihasilkan dari analisis ini merekomendasikan optimalisasi posisi geografis Sofifi untuk mendorong pembangunan kawasan ekonomi terpadu,

terutama melalui integrasi sektor industri, pariwisata, dan logistik. Pendekatan ini sejalan dengan temuan beberapa penelitian, yang menekankan bahwa keberhasilan pembangunan infrastruktur sangat ditentukan oleh kemampuan daerah dalam menciptakan sinergi antara perencanaan spasial dan potensi ekonomi lokal (Zvarych & Zvarych, 2021; Fahmi, 2022). Penguatan sektor pariwisata berbasis ruang yang dirancang dengan prinsip keberlanjutan juga menjadi peluang besar untuk menciptakan pertumbuhan inklusif di wilayah ini.

Namun demikian, kelemahan struktural menjadi tantangan nyata yang perlu segera ditangani. Ketidakpastian administratif akibat status Sofifi yang masih bagian dari Kota Tidore Kepulauan menyebabkan lambatnya pengambilan keputusan dan rendahnya daya tarik investasi. Selain itu, keterbatasan anggaran, minimnya fasilitas publik, serta lemahnya koordinasi antarinstansi pemerintah menjadi penghambat utama dalam implementasi rencana tata ruang yang efektif. Kondisi ini memperkuat urgensi penerapan strategi turnaround (WO), yang mengarah pada penguatan

kelembagaan dan percepatan transformasi status administratif Sofifi menjadi kota otonom agar proses birokrasi dan tata kelola pembangunan menjadi lebih responsif dan efisien (Nakonechnyi, 2023; Widodo, 2021).

Dari sisi eksternal, Kota Sofifi memiliki peluang besar melalui peningkatan koneksi regional, dukungan program nasional pengembangan kawasan timur Indonesia, serta potensi pariwisata alam dan budaya yang belum tergarap maksimal. Namun demikian, tantangan geografis seperti topografi yang sulit, keterbatasan lahan, serta persaingan dengan kota-kota besar seperti Ternate dan Tidore menjadi ancamannya. Selain itu, rendahnya kesadaran masyarakat terhadap pentingnya pembangunan berbasis tata ruang dapat memperparah ketidaksesuaian pemanfaatan ruang. Untuk mengatasi hal ini, strategi diversifikasi (ST) perlu diimplementasikan, seperti penggunaan teknologi cerdas dalam pembangunan infrastruktur yang adaptif terhadap kondisi geografis ekstrem (Lashof & Neuberger, 2023), serta penguatan citra Sofifi sebagai kota masa depan yang berkelanjutan dan kompetitif melalui branding wilayah dan pendidikan publik.

Strategi defensif (WT) juga menjadi penting dalam merespons kombinasi kelemahan internal dan ancaman eksternal. Salah satu langkah krusial adalah percepatan legalisasi status administratif Sofifi sebagai entitas otonom agar kepastian hukum tercapai dan mendorong iklim investasi yang lebih stabil. Selain itu, penting untuk meningkatkan literasi masyarakat terkait pentingnya kesesuaian pembangunan dengan tata ruang melalui program edukatif, sosialisasi, dan partisipasi publik yang aktif (Lingua & Caruso, 2022). Untuk menjawab tantangan keterbatasan anggaran pemerintah daerah, pembiayaan alternatif melalui skema kemitraan publik-swasta (PPP) juga menjadi solusi strategis sebagaimana banyak diterapkan dalam proyek infrastruktur perkotaan di negara berkembang.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa strategi pembangunan infrastruktur di Sofifi perlu dirancang secara terintegrasi dengan memperhatikan faktor spasial, administratif, sosial, dan ekonomi. Implementasi simultan dari strategi SO, WO, ST, dan WT akan meningkatkan efisiensi dan efektivitas pembangunan infrastruktur, serta memastikan kesesuaian dengan rencana pemanfaatan ruang. Dengan pendekatan ini, Sofifi memiliki peluang besar untuk tumbuh menjadi pusat pertumbuhan baru yang tidak hanya kuat secara infrastruktur, tetapi juga berkelanjutan, inklusif, dan berdaya saing tinggi di kawasan timur.

Kesimpulan dan Saran

Penelitian ini menyimpulkan bahwa ketidaksesuaian pembangunan infrastruktur terhadap rencana pemanfaatan ruang di Kota Sofifi dipengaruhi oleh berbagai faktor. Variabel kesesuaian lahan (X1) dan faktor geografis

demografis (X6) terbukti memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap tingkat kesesuaian pembangunan, menandakan pentingnya pemanfaatan ruang yang mempertimbangkan karakteristik fisik dan sosial wilayah. Variabel kepatuhan terhadap regulasi (X2) dan ketersediaan infrastruktur dasar (X3) juga menunjukkan pengaruh positif, meskipun kontribusinya lebih kecil. Di sisi lain, variabel koordinasi antarlembaga (X4) dan ketersediaan anggaran (X5) justru memberikan pengaruh negatif yang signifikan, menunjukkan adanya kendala dalam tata kelola dan pembiayaan yang perlu segera dibenahi. Selain aspek teknis, dinamika kebijakan, tumpang tindih kewenangan, serta proses pengambilan keputusan yang belum optimal di tingkat pemangku kepentingan juga turut berkontribusi terhadap ketidaksesuaian pembangunan.

Berdasarkan hasil analisis SWOT, strategi yang dinilai paling sesuai untuk mendukung kesesuaian pembangunan infrastruktur dengan rencana tata ruang di Kota Sofifi adalah strategi agresif (Strengths-Opportunities/SO). Strategi ini menekankan pemanfaatan kekuatan internal yang dimiliki wilayah untuk meraih peluang eksternal secara maksimal. Beberapa tindakan strategis yang direkomendasikan meliputi optimalisasi posisi strategis Sofifi sebagai pintu gerbang Pulau Halmahera untuk menarik investasi di sektor transportasi dan perdagangan, pemanfaatan kebijakan tata ruang yang telah tersedia seperti Perda No. 25 Tahun 2013 dan Perwali No. 40 Tahun 2022 untuk mempercepat pelaksanaan proyek infrastruktur, pengembangan potensi pariwisata guna memperkuat ekonomi lokal, serta pembangunan kawasan ekonomi terpadu yang mengintegrasikan sektor industri, logistik, dan perdagangan untuk menciptakan pusat pertumbuhan baru yang efisien dan berdaya saing tinggi.

Penelitian ini memiliki sejumlah kelebihan yang dapat dijadikan dasar bagi pengembangan kebijakan tata ruang dan pembangunan infrastruktur di Kota Sofifi. Dengan menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif yang dipadukan dengan pemetaan berbasis GIS, penelitian ini berhasil memberikan gambaran spasial yang akurat mengenai tingkat kesesuaian pemanfaatan ruang. Selain itu, analisis yang dilakukan mampu mengidentifikasi kebutuhan spesifik seperti pengembangan fasilitas perumahan, pengelolaan sampah, serta penyediaan ruang terbuka hijau (RTH), yang sangat relevan dengan kondisi eksisting Sofifi. Tabel penilaian kesesuaian program pemanfaatan ruang yang disajikan juga menjadi alat bantu penting bagi pengambil kebijakan dalam merancang intervensi berbasis data yang lebih terarah.

Namun demikian, penelitian ini juga memiliki keterbatasan, terutama terkait cakupan data sekunder dan kompleksitas koordinasi antarinstansi dalam pengumpulan informasi primer. Untuk itu, penelitian lanjutan disarankan agar melibatkan pendekatan longitudinal atau pemodelan

spasial dinamis guna melihat tren perubahan pemanfaatan ruang secara temporal. Di sisi praktis, hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan oleh pemerintah daerah dalam menyusun rencana pembangunan yang lebih konsisten dengan RTRW, oleh masyarakat sebagai dasar partisipasi dalam pengawasan dan pengambilan keputusan tata ruang, serta oleh sektor swasta sebagai informasi dasar dalam penentuan lokasi investasi yang tepat dan berkelanjutan. Dengan demikian, sinergi antara aktor pemerintah, masyarakat, dan swasta menjadi kunci dalam mewujudkan pembangunan Kota Sofifi yang sesuai dengan tata ruang, inklusif, dan berkelanjutan.

Daftar Pustaka

- Cahyudi, M., & Nuraini, I. (2022). Evaluasi Keberhasilan Pembangunan Ekonomi Di Provinsi Maluku Utara. *Jurnal Ilmu Ekonomi*. <https://doi.org/10.22219/jie.v6i2.20478>
- Chang, L., & Bian, Z. (2023). Study on Geographical Regression Analysis of Driving Factors of Land Spatial Planning for Urban Development. *E3S Web of Conferences*. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202337201001>
- Dia, H. (2023). A Systematic Review of the Role of Land Use, Transport, and Energy-Environment Integration in Shaping Sustainable Cities. *Sustainability*. <https://doi.org/10.3390/su15086447>
- Ermilio, J. R., Pattison, I., & Sohail, M. (2022). Performance Monitoring and Sustainable Management of Piped Water Supply Infrastructure in Developing Communities. *Journal of Water Resources Planning and Management*. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)wr.1943-5452.0001470](https://doi.org/10.1061/(asce)wr.1943-5452.0001470)
- Fahmi, A. (2022). Efek spasial infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi. *Akuntabel: Jurnal Ekonomi Dan Keuangan*. <https://doi.org/10.30872/jakt.v19i2.10934>
- Hafiz, H. (2020). Interagency Coordination on Labor Regulation. *Social Science Research Network*. <https://doi.org/10.2139/SSRN.3741536>
- Helal, A. H. (2022). Multicriteria Evaluation-GIS Integration Framework for Landfill Site Selection in Limited Space Regions: A Case Study in the West Bank. *Advances in Civil Engineering*. <https://doi.org/10.1155/2022/9367256>
- Jain, M., Korzhenevych, A., Korzhenevych, A., & Basu, A. M. (2021). Integrating spatial development with infrastructure provision along an envisioned transport corridor: A conceptual framework and its application to India. *Land Use Policy*. <https://doi.org/10.1016/J.LANDUSEPOL.2021.105364>
- Jayaprakash, S. (2022). Spatial SWOT Analysis: An Approach for Urban Regeneration. https://doi.org/10.1007/978-981-19-1862-9_2
- Kristanti, P. (2023). Analisis kinerja pengelolaan keuangan daerah provinsi maluku. *Jurnal Riset Akuntansi Dan Keuangan*. <https://doi.org/10.21460/jrak.2023.191.438>
- Kuitert, L., & van Buuren, A. (2022). Delivering Blue-Green Infrastructure: Innovation Pathways for Integrating Multiple Values. *Frontiers in Sustainable Cities*. <https://doi.org/10.3389/frsc.2022.885951>
- Lashof, D. A., & Neuberger, J. (2023). Climate-smart infrastructure in the United States—what does it look like and how do we get it built? *Environmental Research: Infrastructure and Sustainability*. <https://doi.org/10.1088/2634-4505/acbc95>
- Lingua, V., & Caruso, E. (2022). Futures Literacy as a Reading Key for Strategic Spatial Planning: a Community Learning Process for Defining Shared Futures in the Ombrone River Agreement. *Futures*. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2022.102935>
- Liu, S. (2023). Infrastructure, Energy Needs and Waste Management for Sustainable Urban Infrastructure. *Disaster Resilience and Green Growth*. https://doi.org/10.1007/978-981-19-7618-6_2
- Nakonechnyi, O. (2023). Ensuring the effectiveness of professionalization of local self-government officials. *Demokratične Vrâduvannâ*. <https://doi.org/10.23939/dg2023.01.144>
- Peckham, S., Hudson, B., Hunter, D. J., & Redgate, S. (2021). Policy success: What is the role of implementation support programmes? *Social Policy & Administration*. <https://doi.org/10.1111/SPOL.12771>
- Shishkina, E., & Surnina, N. (2020). Spatial regional infrastructural systems sustainable development: priorities and measures. <https://doi.org/10.1051/E3SCONF/202020804007>
- Vargas-Hernández, J. G., & Orozco-Quijano, E. P. (2022). Sustainable Resilience in Urban Land Use. <https://doi.org/10.4018/978-1-7998-8482-8.CH015>
- Widodo, H. (2021). Legal Politics of Establishing a New Autonomous Region in the Shape of a City. *International Journal of Social Science Studies*. <https://doi.org/10.11114/IJSSS.V9I5.5290>
- Zvarych, I., & Zvarych, O. (2021). Formation of infrastructural factors of economic development of the region. *Baltic Journal of Economic Studies*. <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2021-7-1-115-126>
- Zwecker, M.-A. (2022). Trends in Infrastructure Industry. https://doi.org/10.1007/978-3-030-96725-3_1