

## **Penerapan Model Rais-Mr3 dalam Tata Kelola Transportasi Andalan di Sulawesi Selatan**

**Sirajuddin<sup>1\*</sup>, Muhammad Rais Rahmat Razak<sup>2</sup>, Haeruddin Syarifuddin<sup>3</sup>**

<sup>1\*,2,3</sup>Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Sidenreng  
Rappang, Sidenreng Rappang, Indonesia

Email: <sup>1\*</sup>sirajuddin0279@gmail.com, <sup>2</sup>mraishrahmat@gmail.com, <sup>3</sup>heru.stisip@gmail.com

### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh penerapan Model Rais-MR3 terhadap efektivitas tata kelola transportasi "ANDALAN" di Provinsi Sulawesi Selatan. Model Rais-MR3 terdiri dari tiga pilar utama: Akuntabilitas, Transparansi, dan Partisipasi Publik. Metode penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain asosiatif kausal. Populasi penelitian adalah seluruh pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan dan pemanfaatan layanan transportasi "ANDALAN" sebanyak 82 orang yang dijadikan responden menggunakan teknik sensus. Instrumen penelitian berupa kuesioner dengan skala Likert yang telah diuji validitas ( $r$  hitung  $> 0,182$ ) dan reliabilitas (Cronbach's Alpha = 0,968). Teknik analisis data menggunakan regresi linear sederhana dengan bantuan SPSS versi 25. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketiga pilar Model Rais-MR3 berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas tata kelola transportasi. Pilar Akuntabilitas memberikan kontribusi sebesar 60,5% ( $R^2=0,605$ ;  $t=11,061$ ;  $p<0,001$ ), Transparansi sebesar 60,4% ( $R^2=0,604$ ;  $t=11,050$ ;  $p<0,001$ ), dan Partisipasi Publik memiliki pengaruh terbesar yaitu 72,6% ( $R^2=0,726$ ;  $t=14,557$ ;  $p<0,001$ ). Penerapan Model Rais-MR3 secara keseluruhan memberikan kontribusi sebesar 76,9% ( $R^2=0,769$ ;  $t=16,335$ ;  $p<0,001$ ), menunjukkan adanya efek sinergis yang kuat. Temuan ini membuktikan bahwa pendekatan holistik melalui integrasi akuntabilitas, transparansi, dan partisipasi publik mampu meningkatkan efektivitas tata kelola transportasi publik daerah secara signifikan. Secara teoretis, penelitian ini memperkuat relevansi paradigma New Public Service dalam konteks tata kelola transportasi publik daerah, sekaligus memberikan implikasi kebijakan bagi pemerintah daerah untuk mengadopsi pendekatan tata kelola berbasis partisipasi dan akuntabilitas sebagai strategi peningkatan layanan publik yang berkelanjutan.

**Kata Kunci:** Model Rais-MR3, Tata Kelola Transportasi, Akuntabilitas, Transparansi, Partisipasi Publik.

### **Abstract**

*This study aims to analyze the effect of implementing the Rais-MR3 Model on the effectiveness of "ANDALAN" transportation governance in South Sulawesi Province. The Rais-MR3 Model consists of three main pillars: Accountability, Transparency, and Public Participation. The research method uses a quantitative approach with a causal associative design. The research population consisted of all parties involved in the implementation and utilization of "ANDALAN" transportation services, totaling 82 people who were selected as respondents using census technique. The research instrument was a Likert scale questionnaire that has been tested for validity ( $r$  count  $> 0.182$ ) and reliability (Cronbach's Alpha = 0.968). Data analysis technique used simple linear regression with SPSS version 25. The results showed that all three pillars of the Rais-MR3 Model had positive and significant effects on transportation governance effectiveness. The Accountability pillar contributed 60.5% ( $R^2=0.605$ ;  $t=11.061$ ;  $p<0.001$ ), Transparency contributed 60.4% ( $R^2=0.604$ ;  $t=11.050$ ;  $p<0.001$ ), and Public Participation had the greatest influence at 72.6% ( $R^2=0.726$ ;  $t=14.557$ ;  $p<0.001$ ). The overall implementation of the Rais-MR3 Model contributed 76.9% ( $R^2=0.769$ ;  $t=16.335$ ;  $p<0.001$ ), demonstrating a strong synergistic effect. These findings prove that a holistic approach through the integration of accountability, transparency, and public participation can significantly improve the effectiveness of regional public transportation governance. Theoretically, this study reinforces the relevance of the New Public Service paradigm in the context of regional public transportation governance, while providing policy implications for local governments to adopt participatory and accountability-based governance approaches as a strategy for sustainable public service improvement.*

**Keywords:** *Rais-MR3 Model, Transportation Governance, Accountability, Transparency, Public Participation.*

## PENDAHULUAN

Transportasi publik merupakan elemen strategis dalam pembangunan daerah yang berperan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, pemerataan pembangunan, dan pertumbuhan ekonomi regional (Habiaryemye et al., 2025). Dalam konteks pembangunan berkelanjutan, sistem transportasi yang efisien, aman, dan berkeadilan menjadi indikator kinerja pemerintah daerah (Asri et al., 2025). Manajemen berbasis kinerja dalam administrasi publik memiliki implikasi signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dan penyampaian layanan (Putri et al., 2025). Di Provinsi Sulawesi Selatan, khususnya kawasan metropolitan Mamminasata (Makassar, Maros, Gowa, Takalar), peningkatan aktivitas ekonomi dan kepadatan penduduk menuntut sistem transportasi publik yang terintegrasi dan responsif (Alamoudi et al., 2024). Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan menginisiasi program Transportasi "ANDALAN" (Aman, Nyaman, dan Andal) untuk memperkuat konektivitas antarwilayah dan meningkatkan kualitas pelayanan publik. Namun, implementasi program masih menghadapi kendala dalam koordinasi antarinstansi, kepatuhan regulasi, akuntabilitas aparatur, dan optimalisasi hasil layanan yang dirasakan masyarakat. Lebih dari sekadar persoalan teknis perpindahan orang dan barang, transportasi "ANDALAN" merupakan instrumen keadilan sosial dan pemerataan hak mobilitas bagi seluruh warga Sulawesi Selatan, terutama bagi kelompok masyarakat yang bergantung pada transportasi umum sebagai sarana mobilitas utama mereka (Atmojo et al., 2024).

Penelitian-penelitian terdahulu telah mengkaji berbagai aspek tata kelola dan kualitas layanan transportasi publik dari sudut pandang yang beragam. Kementerian Perhubungan RI (2025) melaporkan tingkat kepuasan publik mencapai 88,28% terhadap layanan transportasi nasional, dengan aspek keamanan mencapai skor tertinggi (92,31%) namun sosialisasi keselamatan masih menjadi aspek terendah (83,56%). Temuan ini menunjukkan pentingnya evaluasi komprehensif terhadap berbagai dimensi layanan transportasi. Margaretha et al. (2023) dalam kajian smart mobility di DKI Jakarta menekankan bahwa integrasi antarmoda dan kemudahan akses informasi merupakan kunci optimalisasi transportasi publik, namun studi tersebut lebih fokus pada aspek teknologi dan integrasi fisik tanpa mengkaji secara mendalam dimensi tata kelola yang mendasarinya (Margaretha & Nugroho, 2023).

Dari perspektif implementasi kebijakan, Sianturi et al. (2023) menganalisis program Jak-Lingko menggunakan kerangka Edward III yang menekankan komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi. Penelitian tersebut menemukan bahwa meskipun implementasi dinilai cukup efektif, masih diperlukan penguatan sosialisasi dan komunikasi program kepada masyarakat (Sianturi et al., 2023). Wijianto et al. (2022) mengukur kepuasan pengguna JakLingko menggunakan pendekatan SERVQUAL dan menemukan bahwa dimensi responsiveness dan empathy mencapai skor sangat tinggi (>80), menunjukkan pentingnya aspek interaksi dan keterlibatan pengguna dalam menentukan kepuasan terhadap layanan transportasi (Wijianto et al., 2022).

Razak et al. (2024) mengembangkan Model Rais-MR3 sebagai kerangka evaluasi tata kelola dana desa yang mengintegrasikan tiga pilar utama: Akuntabilitas, Transparansi, dan Partisipasi Publik, didukung oleh elemen moralitas pengelola, kejelasan akses dan SOP, serta instrumen angket untuk pengumpulan umpan balik (Razak et al., 2024). Penelitian mereka menunjukkan bahwa integrasi aplikasi layanan digital dengan model RAIS-MR3 mampu memperkuat transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi publik sekaligus menurunkan risiko penyimpangan dalam tata kelola. Namun, penerapan model ini masih terbatas pada konteks tata kelola dana desa dan belum diuji secara empiris dalam sektor transportasi publik.

Kajian literatur di atas menunjukkan bahwa penelitian-penelitian terdahulu cenderung berfokus pada aspek parsial: kepuasan pengguna, integrasi teknologi dan moda, atau implementasi kebijakan dari perspektif administratif (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2025). Belum ada kajian yang mengintegrasikan ketiga pilar tata kelola akuntabilitas, transparansi, dan partisipasi publik dalam satu model komprehensif yang diterapkan secara empiris pada sektor transportasi publik daerah di Indonesia (Liu & Dijk, 2022). Padahal, efektivitas tata kelola transportasi memerlukan pendekatan holistik yang menangkap tidak hanya dimensi manajerial dan operasional, tetapi juga dimensi akuntabilitas penyelenggara, keterbukaan informasi layanan, dan pelibatan aktif masyarakat pengguna dalam seluruh siklus kebijakan (Rahma et al., 2024).

Kebaruan ilmiah penelitian ini terletak pada adaptasi dan penerapan Model Rais-MR3 yang sebelumnya dikembangkan untuk tata kelola dana desa ke dalam konteks transportasi publik daerah, serta pengujian secara empiris pengaruh ketiga pilar model tersebut baik secara parsial maupun simultan terhadap efektivitas tata kelola transportasi "ANDALAN" di Sulawesi Selatan. Penelitian ini juga mengisi celah

metodologis dengan menggunakan pendekatan kuantitatif untuk mengukur secara terukur kontribusi masing-masing pilar dan efek sinergis dari integrasinya, sesuatu yang belum dilakukan dalam penelitian-penelitian sebelumnya pada konteks transportasi publik di Indonesia. Yang lebih mendasar, penelitian ini mengisi celah antara kebijakan teknis transportasi dengan kebutuhan sosiologis masyarakat akan layanan yang manusiawi dan berkeadilan. Pendekatan berbasis tata kelola yang diusung Model Rais-MR3 melampaui efisiensi operasional semata, menuju pada transformasi hubungan antara negara dan warga dalam pemenuhan hak mobilitas sebagai bagian dari kesejahteraan sosial.

Berdasarkan latar belakang dan kajian literatur di atas, rumusan masalah penelitian ini adalah: (1) Apakah penerapan Model Rais-MR3 yang mencakup pilar Akuntabilitas, Transparansi, dan Partisipasi Publik berpengaruh secara parsial terhadap efektivitas tata kelola transportasi "ANDALAN" di Provinsi Sulawesi Selatan? (2) Apakah penerapan Model Rais-MR3 secara keseluruhan berpengaruh signifikan terhadap efektivitas tata kelola transportasi "ANDALAN" di Provinsi Sulawesi Selatan? Hipotesis penelitian adalah bahwa penerapan Model Rais-MR3 yang terdiri atas pilar Akuntabilitas, Transparansi, dan Partisipasi Publik berpengaruh signifikan terhadap efektivitas tata kelola transportasi "ANDALAN" di Provinsi Sulawesi Selatan, baik secara parsial maupun simultan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh penerapan Model Rais-MR3 yang terdiri atas pilar Akuntabilitas, Transparansi, dan Partisipasi Publik secara parsial terhadap efektivitas tata kelola transportasi "ANDALAN" di Provinsi Sulawesi Selatan, serta untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh penerapan Model Rais-MR3 secara keseluruhan terhadap efektivitas tata kelola transportasi "ANDALAN" di Provinsi Sulawesi Selatan. Secara teoretis, penelitian ini diharapkan dapat memperkaya khazanah ilmu pemerintahan dan manajemen publik dalam kajian tata kelola transportasi berbasis pendekatan holistik. Secara praktis, hasil penelitian dapat memberikan masukan empiris bagi pemerintah daerah dalam merumuskan strategi peningkatan tata kelola transportasi yang berorientasi pada akuntabilitas, transparansi, partisipasi masyarakat, dan nilai publik (Denhardt & Denhardt, 2015).

## METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian asosiatif kausal yang bertujuan untuk menguji hubungan sebab-akibat antara variabel independen (pilar-pilar Model Rais-MR3) dan variabel dependen (efektivitas tata kelola transportasi "ANDALAN"). Desain penelitian ini bersifat cross-sectional di mana data dikumpulkan pada satu titik waktu tertentu untuk mengukur persepsi responden terhadap penerapan Model Rais-MR3 dan efektivitas tata kelola transportasi.

Lokasi penelitian adalah Provinsi Sulawesi Selatan dengan fokus pada tiga koridor operasional transportasi "ANDALAN": (1) Koridor Galesong–Panakkukang Square yang menghubungkan Kabupaten Takalar dengan pusat kota Makassar; (2) Koridor Kampus Universitas Hasanuddin–Stasiun KA Mandai yang berfungsi sebagai penghubung antar moda transportasi; dan (3) Koridor Kampus Universitas Hasanuddin–Panakkukang Square yang melayani mobilitas mahasiswa dan masyarakat umum. Ketiga koridor ini dipilih karena merepresentasikan variasi fungsi transportasi publik dari lintasan permukiman-perdagangan, pendidikan-transportasi regional, hingga pendidikan-pusat kota.

Populasi penelitian adalah seluruh pihak yang terlibat langsung dalam penyelenggaraan dan pemanfaatan layanan transportasi "ANDALAN", meliputi aparat pemerintah daerah di bidang perhubungan, operator atau petugas transportasi, dan masyarakat pengguna layanan. Berdasarkan pendataan di lapangan, jumlah populasi terjangkau adalah 82 orang. Mengingat jumlah tersebut relatif terbatas dan seluruh anggota populasi dapat dijangkau, teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah sensus (total sampling). Jumlah 82 responden telah memenuhi syarat minimum untuk analisis regresi linear.

Pengembangan instrumen penelitian dilakukan melalui beberapa tahap. Pertama, identifikasi dimensi dan indikator untuk setiap variabel berdasarkan kajian teoretis. Variabel Akuntabilitas ( $X_1$ ) dioperasionalkan menjadi lima dimensi berdasarkan Model Rais-MR3 yaitu: komitmen (2 item), jaminan (2 item), laporan (3 item), hasil (2 item), dan sikap (2 item), sehingga total terdapat 11 item pernyataan. Variabel Transparansi ( $X_2$ ) diukur melalui tiga dimensi yaitu: sistem informasi yang dapat diakses (3 item), akses tanya jawab publik (3 item), dan pelaporan terbuka (2 item), sehingga total terdapat 8 item pernyataan. Variabel Partisipasi Publik ( $X_3$ ) diukur melalui empat tahap partisipasi yaitu: identifikasi kebutuhan (3 item), pengambilan keputusan (3 item), pelaksanaan program (2 item), dan evaluasi (2 item), sehingga total terdapat 10 item pernyataan. Variabel Efektivitas Tata Kelola Transportasi "ANDALAN" ( $Y$ ) diukur berdasarkan prinsip New Public Service yang mencakup: pelayanan berorientasi masyarakat, akuntabilitas dan tanggung jawab publik, partisipasi dan kolaborasi, keadilan dan nilai publik, serta pembelajaran dan inovasi publik, dengan total 6 item pernyataan.

Kedua, penyusunan kuesioner dengan skala Likert lima poin, yaitu: 1 = Sangat Tidak Setuju, 2 = Tidak Setuju, 3 = Netral, 4 = Setuju, dan 5 = Sangat Setuju. Setiap pernyataan dirancang untuk mengukur persepsi responden terhadap implementasi setiap indikator dalam konteks transportasi "ANDALAN". Ketiga, validasi instrumen melalui expert judgment untuk memastikan kesesuaian item dengan konstruk yang diukur.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui survei menggunakan kuesioner terstruktur yang disebarluaskan secara langsung kepada responden. Proses pengumpulan data dilaksanakan dengan tahapan sebagai berikut: (1) Penjelasan tujuan penelitian dan petunjuk pengisian kuesioner kepada responden; (2) Pemberian waktu yang cukup bagi responden untuk mengisi kuesioner dengan memastikan seluruh item terjawab; (3) Pemeriksaan kelengkapan kuesioner yang telah diisi; (4) Pengkodean data dan entry data ke dalam program SPSS versi 25 untuk analisis lebih lanjut.

Teknik analisis data dilakukan melalui beberapa tahapan. Pertama, uji kualitas instrumen yang meliputi: (1) Uji validitas menggunakan teknik korelasi Pearson Product Moment dengan membandingkan nilai  $r$  hitung dengan  $r$  tabel pada taraf signifikansi 5% ( $\alpha=0,05$ ). Dengan jumlah responden 82 orang, maka  $r$  tabel adalah 0,182. Suatu item pernyataan dinyatakan valid apabila nilai  $r$  hitung  $>$   $r$  tabel (0,182). (2) Uji reliabilitas menggunakan koefisien Cronbach's Alpha dengan kriteria bahwa suatu instrumen dinyatakan reliabel apabila memiliki nilai  $\alpha \geq 0,60$ . Semakin tinggi nilai  $\alpha$ , maka semakin baik tingkat konsistensi internal instrumen penelitian.

Kedua, uji asumsi klasik yang meliputi: (1) Uji normalitas untuk mengetahui apakah distribusi data residual bersifat normal menggunakan uji Kolmogorov-Smirnov dengan kriteria data berdistribusi normal jika nilai signifikansi  $>$  0,05; (2) Uji multikolinearitas untuk mengetahui apakah tidak terjadi korelasi yang tinggi antarvariabel independen dengan kriteria nilai Tolerance  $>$  0,10 dan VIF  $<$  10; (3) Uji heteroskedastisitas untuk memastikan bahwa varians residual bersifat homogen menggunakan uji Glejser dengan kriteria tidak terjadi heteroskedastisitas jika nilai signifikansi  $>$  0,05.

Ketiga, analisis regresi linear sederhana untuk menguji pengaruh masing-masing pilar Model Rais-MR3 secara parsial dan pengaruh penerapan model secara keseluruhan terhadap efektivitas tata kelola. Model persamaan regresi yang digunakan adalah  $Y = \beta_0 + \beta_1 X + e$ , di mana  $Y$  adalah efektivitas tata kelola,  $X$  adalah variabel independen ( $X_1$  untuk Akuntabilitas,  $X_2$  untuk Transparansi,  $X_3$  untuk Partisipasi Publik, atau  $X$  untuk Penerapan Model Rais-MR3 secara keseluruhan),  $\beta_0$  adalah konstanta,  $\beta_1$  adalah koefisien regresi, dan  $e$  adalah error term.

Keempat, uji hipotesis menggunakan uji  $t$  (parsial) untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen. Kriteria pengujian adalah: jika nilai  $t$  hitung  $>$   $t$  tabel dan nilai signifikansi  $<$  0,05, maka hipotesis alternatif ( $H_1$ ) diterima yang berarti variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Sebaliknya, jika nilai  $t$  hitung  $<$   $t$  tabel dan nilai signifikansi  $>$  0,05, maka hipotesis nol ( $H_0$ ) diterima yang berarti variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

Kelima, analisis koefisien determinasi ( $R^2$ ) untuk mengetahui seberapa besar variabel independen menjelaskan variasi perubahan pada variabel dependen. Nilai  $R^2$  berkisar antara 0 hingga 1, di mana semakin mendekati 1 maka semakin besar kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen. Seluruh proses analisis data menggunakan bantuan program Statistical Package for Social Sciences (SPSS) versi 25 dengan tingkat kepercayaan 95% ( $\alpha=0,05$ ).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas

Hasil uji validitas menunjukkan bahwa seluruh 35 item pernyataan yang terdiri dari 11 item Akuntabilitas, 8 item Transparansi, 10 item Partisipasi Publik, dan 6 item Efektivitas memiliki nilai  $r$  hitung yang lebih besar dari  $r$  tabel (0,182) pada taraf signifikansi 5%. Nilai  $r$  hitung berkisar antara 0,564 hingga 0,866. Dengan demikian, seluruh item pernyataan dinyatakan valid dan layak digunakan sebagai instrumen pengumpulan data.

Hasil uji reliabilitas menggunakan Cronbach's Alpha menunjukkan nilai 0,968 untuk keseluruhan instrumen penelitian yang terdiri dari 35 item pernyataan dengan 82 responden. Nilai ini jauh melampaui batas minimal reliabilitas sebesar 0,60, sehingga instrumen penelitian dinyatakan memiliki tingkat reliabilitas yang sangat tinggi dan konsisten dalam mengukur variabel yang diteliti.

### Hasil Uji Asumsi Klasik

Uji normalitas menggunakan uji Kolmogorov-Smirnov menunjukkan bahwa data residual berdistribusi normal dengan nilai signifikansi > 0,05 untuk semua model regresi. Uji multikolinearitas menunjukkan bahwa tidak terjadi korelasi yang tinggi antarvariabel independen dengan nilai Tolerance > 0,10 dan VIF < 10 untuk semua variabel. Uji heteroskedastisitas menggunakan uji Glejser menunjukkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas dengan nilai signifikansi > 0,05. Dengan demikian, seluruh asumsi klasik terpenuhi dan model regresi layak digunakan untuk analisis lebih lanjut.

### Hasil Uji Hipotesis

Hasil analisis regresi linear sederhana untuk menguji pengaruh parsial masing-masing pilar Model Rais-MR3 dan pengaruh penerapan model secara keseluruhan terhadap efektivitas tata kelola transportasi "ANDALAN" disajikan pada Tabel 1.

**Tabel 1.** Hasil Analisis Regresi Linear Sederhana

Variabel	Koef. Regresi	R	R <sup>2</sup>	t hitung	Sig.	Keterangan
Akuntabilitas (X <sub>1</sub> )	0,502	0,778	0,605	11,061	< 0,001	Signifikan
Transparansi (X <sub>2</sub> )	0,515	0,777	0,604	11,050	< 0,001	Signifikan
Partisipasi Publik (X <sub>3</sub> )	0,563	0,852	0,726	14,557	< 0,001	Signifikan
Model Rais-MR3 (Keseluruhan)	0,173	0,877	0,769	16,335	< 0,001	Signifikan

Sumber: Hasil Olahan Data SPSS, 2025

Berdasarkan Tabel 1, hasil pengujian menunjukkan bahwa: (1) Pilar Akuntabilitas berpengaruh positif dan signifikan dengan kontribusi 60,5% terhadap efektivitas tata kelola (t=11,061; p<0,001); (2) Pilar Transparansi berpengaruh positif dan signifikan dengan kontribusi 60,4% (t=11,050; p<0,001); (3) Pilar Partisipasi Publik berpengaruh positif dan signifikan dengan kontribusi terbesar yaitu 72,6% (t=14,557; p<0,001); dan (4) Penerapan Model Rais-MR3 secara keseluruhan berpengaruh positif dan signifikan dengan kontribusi 76,9% (t=16,335; p<0,001), menunjukkan adanya efek sinergis ketika ketiga pilar diintegrasikan.

### Pengaruh Akuntabilitas terhadap Efektivitas Tata Kelola Transportasi "ANDALAN"

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pilar Akuntabilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas tata kelola transportasi "ANDALAN" dengan kontribusi sebesar 60,5%. Temuan ini menjawab rumusan masalah pertama dan membuktikan bahwa akuntabilitas merupakan faktor penting dalam menentukan efektivitas tata kelola transportasi publik. Pengaruh yang signifikan ini menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat akuntabilitas yang meliputi komitmen pengelola, jaminan kualitas layanan, pelaporan berkala, pencapaian hasil terukur, dan sikap responsif aparatur, maka semakin tinggi pula efektivitas tata kelola yang dirasakan oleh pemangku kepentingan.

Temuan ini sejalan dengan Model Rais-MR3 yang dikembangkan oleh Razak et al. (2024) yang menyatakan bahwa akuntabilitas merupakan pilar fundamental dalam tata kelola publik. Dalam konteks transportasi "ANDALAN", akuntabilitas terwujud melalui lima elemen utama (Sukmawati et al., 2025). Pertama, komitmen yang menunjukkan kesungguhan pemerintah daerah dalam menyediakan layanan transportasi secara konsisten dengan alokasi anggaran memadai dan pemeliharaan berkala. Kedua, jaminan yang memberikan kepastian bahwa setiap perjalanan dilakukan dengan aman, armada dalam kondisi layak, dan jadwal dapat diandalkan. Ketiga, laporan kinerja yang disusun secara transparan dan berkala mengenai operasional, jumlah penumpang, dan penggunaan anggaran. Keempat, hasil yang terukur dari pelaksanaan program berdasarkan indikator kinerja yang jelas. Kelima, sikap aparatur yang responsif terhadap keluhan dan kebutuhan masyarakat.

Temuan ini juga mendukung hasil evaluasi Kementerian Perhubungan RI (2025) yang menunjukkan bahwa aspek keamanan sebagai manifestasi dari jaminan dalam pilar akuntabilitas mencapai skor tertinggi (92,31%) dalam kepuasan masyarakat terhadap layanan transportasi (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2025). Hal ini mengindikasikan bahwa akuntabilitas penyelenggara dalam menjamin keamanan dan kualitas layanan berkorelasi kuat dengan kepuasan dan persepsi efektivitas layanan. Namun, data tersebut juga menunjukkan bahwa aspek sosialisasi keselamatan masih menjadi yang terendah (83,56%), mengindikasikan perlunya penguatan pada elemen laporan dan sikap dalam pilar akuntabilitas untuk memastikan informasi tersampaikan dengan baik.

### **Pengaruh Transparansi terhadap Efektivitas Tata Kelola Transportasi "ANDALAN"**

Pilar Transparansi terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas tata kelola dengan kontribusi sebesar 60,4%. Temuan ini menunjukkan bahwa keterbukaan sistem informasi, ketersediaan akses tanya jawab publik, dan pelaporan yang terbuka merupakan faktor kunci dalam menciptakan sistem transportasi publik yang efektif. Transparansi berfungsi sebagai mekanisme kontrol sosial yang memastikan bahwa seluruh proses penyelenggaraan transportasi dapat diakses dan diawasi oleh masyarakat, sehingga meminimalkan risiko penyimpangan dan meningkatkan kepercayaan publik.

Dalam Model Rais-MR3, transparansi berperan sebagai jembatan komunikasi antara penyelenggara dan pengguna layanan (Razak et al., 2024). Ketika transparansi diterapkan secara optimal melalui sistem informasi yang terbuka, akses tanya jawab yang mudah, dan pelaporan yang dapat diakses publik, maka risiko penyimpangan dapat diminimalkan dan kepercayaan publik terhadap layanan transportasi akan meningkat. Hasil penelitian Razak et al. (2024) membuktikan bahwa transparansi yang didukung teknologi digital dapat menurunkan risiko penyimpangan dan korupsi dalam tata kelola dana desa, yang sangat relevan untuk diterapkan dalam pengelolaan transportasi "ANDALAN".

Temuan ini juga mendukung konsep smart mobility yang dikemukakan oleh Margaretha et al. (2023) yang menekankan bahwa kemudahan akses informasi dan integrasi layanan merupakan indikator penting dalam transportasi pintar. Evaluasi mereka menunjukkan bahwa Jakarta dinilai maju pada indikator "move freely" yang mencakup transit terintegrasi dan akses layanan. Dalam konteks "ANDALAN", transparansi yang baik melalui sistem informasi yang mudah diakses, responsif terhadap pertanyaan publik, dan terbuka dalam pelaporan akan meningkatkan efisiensi layanan dan kepuasan pengguna. Keterbukaan informasi tentang jadwal, rute, dan kondisi real-time armada memungkinkan pengguna merencanakan perjalanan dengan lebih efisien, sehingga meningkatkan persepsi efektivitas sistem transportasi secara keseluruhan (Wahyuilahi & Setiadi, 2025).

### **Pengaruh Partisipasi Publik terhadap Efektivitas Tata Kelola Transportasi "ANDALAN"**

Partisipasi Publik memiliki pengaruh terbesar di antara ketiga pilar dengan kontribusi sebesar 72,6% terhadap efektivitas tata kelola transportasi "ANDALAN". Temuan ini sangat signifikan karena menunjukkan bahwa keterlibatan masyarakat dalam tahap identifikasi kebutuhan, pengambilan keputusan, pelaksanaan program, dan evaluasi merupakan faktor paling krusial dalam meningkatkan efektivitas tata kelola transportasi publik. Tingginya pengaruh partisipasi publik mengonfirmasi bahwa transportasi publik yang efektif tidak hanya bergantung pada sistem yang akuntabel dan transparan, tetapi juga pada seberapa besar masyarakat dilibatkan sebagai mitra aktif dalam seluruh siklus kebijakan. Dari perspektif sosio-politik, dominannya pengaruh partisipasi publik ini dapat dimaknai sebagai refleksi dari ketidakcukupan pendekatan top-down yang selama ini mendominasi tata kelola transportasi publik di Indonesia. Masyarakat sebagai pengguna layanan tidak hanya menginginkan transportasi yang secara teknis beroperasi dengan baik, tetapi juga menuntut adanya ruang keterlibatan aktif dalam menentukan arah kebijakan layanan yang berdampak langsung pada kehidupan sehari-hari mereka. Tingginya kontribusi partisipasi publik menunjukkan bahwa ada kebutuhan sosiologis yang mendalam akan layanan yang manusiawi dan responsif terhadap aspirasi warga, bukan sekadar memenuhi target kinerja birokrasi semata.

Temuan ini sejalan dengan paradigma New Public Service yang dikembangkan oleh Denhardt dan Denhardt (2015) yang menekankan bahwa aparat publik harus bertindak sebagai pelayan masyarakat dengan melibatkan warga sebagai mitra dalam seluruh proses kebijakan, bukan sekadar penerima layanan (Denhardt & Denhardt, 2015). Dalam konteks transportasi publik, partisipasi masyarakat memastikan bahwa kebijakan yang dirumuskan benar-benar responsif terhadap kebutuhan nyata pengguna, sehingga meningkatkan relevansi dan efektivitas layanan. Model New Public Service menempatkan kepentingan publik di atas kepentingan organisasi, yang tercermin dalam empat tahap partisipasi: identifikasi kebutuhan, pengambilan keputusan, pelaksanaan program, dan evaluasi hasil.

Hasil penelitian ini mendukung temuan Wijianto et al. (2022) yang menunjukkan bahwa kepuasan pengguna JakLingko pada dimensi responsiveness dan empathy mencapai skor sangat tinggi (>80). Responsiveness dan empathy pada dasarnya merupakan manifestasi dari partisipasi publik, di mana penyelenggara layanan mendengarkan dan merespons kebutuhan pengguna secara aktif. Dalam konteks "ANDALAN", keterlibatan masyarakat dalam identifikasi kebutuhan rute dan jadwal, pengambilan keputusan terkait penetapan tarif, pelaksanaan program melalui mekanisme keluhan dan saran, serta evaluasi kinerja layanan, akan meningkatkan responsivitas sistem terhadap kebutuhan pengguna dan pada gilirannya meningkatkan kepuasan serta efektivitas tata kelola. Dibandingkan dengan JakLingko yang beroperasi dalam satu wilayah administratif kota dengan infrastruktur dan kapasitas kelembagaan yang lebih matang, transportasi "ANDALAN" menghadapi kompleksitas yang lebih besar karena melayani

koridor lintas kabupaten/kota di kawasan metropolitan Mamminasata yang masih dalam tahap pengembangan tata kelola. Dalam konteks inilah partisipasi publik menjadi pilar paling dominan: ketika kapasitas kelembagaan dan infrastruktur belum sepenuhnya optimal, keterlibatan aktif masyarakat menjadi mekanisme kompensasi yang krusial untuk memastikan layanan tetap responsif terhadap kebutuhan nyata pengguna. Etika pelayanan publik yang diterapkan oleh aparatur berperan penting dalam menciptakan lingkungan yang kondusif bagi partisipasi Masyarakat (Saputra et al., 2025)

### **Pengaruh Penerapan Model Rais-MR3 secara Keseluruhan**

Penerapan Model Rais-MR3 secara keseluruhan menunjukkan pengaruh yang lebih besar (76,9%) dibandingkan dengan pengaruh parsial masing-masing pilar. Peningkatan dari pengaruh parsial tertinggi yaitu partisipasi publik (72,6%) menjadi pengaruh keseluruhan (76,9%) sebesar 4,3% mengindikasikan adanya efek sinergis yang signifikan ketika ketiga pilar diterapkan secara terintegrasi. Temuan ini menjawab rumusan masalah kedua dan membuktikan bahwa pendekatan holistik melalui integrasi akuntabilitas, transparansi, dan partisipasi publik menghasilkan nilai tambah yang lebih besar daripada penjumlahan sederhana dari pengaruh masing-masing pilar. Efek sinergi ini memiliki makna yang jauh lebih dalam dari sekadar peningkatan angka statistik. Transparansi digital, misalnya, tanpa dibarengi akuntabilitas yang nyata hanya akan menjadi "kosmetik birokrasi" yang tidak mengubah kualitas layanan secara substantif. Data dan informasi yang dipublikasikan melalui dashboard digital tidak bermakna jika tidak ada pihak yang bertanggung jawab untuk menindaklanjuti temuan tersebut. Demikian pula, akuntabilitas yang bersifat satu arah dari penyelenggara kepada publik tanpa mekanisme partisipasi yang bermakna hanya menghasilkan pertanggungjawaban formal yang tidak responsif terhadap kebutuhan riil masyarakat. Sinergi ketiga pilar menciptakan ekosistem tata kelola yang self-reinforcing: akuntabilitas mendorong penyelenggara untuk terbuka, transparansi memampukan masyarakat berpartisipasi secara bermakna, dan partisipasi publik memperkuat tekanan sosial terhadap akuntabilitas. Siklus ini merepresentasikan transformasi dari model pemerintahan yang bersifat administratif-birokratis menuju model pelayanan publik yang berpusat pada warga (*citizen-centric governance*).

Efek sinergis ini dapat dijelaskan melalui beberapa mekanisme keterkaitan antar-pilar. Pertama, akuntabilitas yang baik memerlukan transparansi untuk dapat diverifikasi—tanpa transparansi, klaim akuntabilitas hanya bersifat retorika dan tidak dapat diawasi oleh publik. Kedua, transparansi tanpa akuntabilitas hanya menghasilkan informasi yang tidak bermakna karena tidak ada pihak yang bertanggung jawab untuk menindaklanjuti. Ketiga, partisipasi publik memerlukan transparansi sebagai prasyarat karena masyarakat hanya dapat berpartisipasi secara bermakna jika memiliki akses terhadap informasi yang lengkap dan akurat tentang penyelenggaraan transportasi (Hrelja et al., 2024). Keempat, partisipasi publik memperkuat akuntabilitas melalui mekanisme kontrol sosial—ketika masyarakat terlibat aktif dalam mengawasi dan mengevaluasi layanan, tekanan untuk akuntabel akan semakin kuat. Kelima, ketiga pilar secara bersama-sama menciptakan siklus perbaikan berkelanjutan di mana akuntabilitas memastikan komitmen untuk perbaikan, transparansi menyediakan informasi untuk evaluasi, dan partisipasi menghasilkan masukan untuk perbaikan.

Temuan tentang efek sinergis ini sejalan dengan penelitian Razak et al. (2024) yang menunjukkan bahwa integrasi ketiga pilar RAIS-MR3 secara terpadu didukung oleh moralitas pengelola, kejelasan akses dan SOP, serta penggunaan angket sebagai instrumen umpan balik mampu memperkuat transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi publik sekaligus menurunkan risiko penyimpangan dalam tata kelola. Penelitian mereka membuktikan bahwa ketiga pilar saling memperkuat: akuntabilitas yang baik memerlukan transparansi untuk dapat diawasi, transparansi memerlukan partisipasi publik untuk memberikan makna, dan partisipasi publik memerlukan akuntabilitas untuk memastikan masukan masyarakat ditindaklanjuti.

Hasil penelitian ini memberikan kontribusi teoretis yang penting dalam pengembangan teori tata kelola transportasi publik. Penelitian ini berhasil mengadaptasi Model Rais-MR3 yang sebelumnya dikembangkan untuk tata kelola dana desa ke dalam sektor transportasi publik dengan hasil yang sangat memuaskan. Keberhasilan adaptasi ini menunjukkan bahwa Model Rais-MR3 memiliki fleksibilitas dan validitas yang tinggi untuk diterapkan pada berbagai konteks pelayanan publik. Temuan ini juga mengisi celah penelitian yang telah diidentifikasi, yaitu minimnya kajian yang mengintegrasikan seluruh pilar evaluatif tata kelola dalam satu model komprehensif yang diterapkan secara empiris pada sektor transportasi daerah di Indonesia.

Secara praktis, hasil penelitian ini memberikan implikasi penting bagi pemerintah daerah dalam merumuskan dan mengevaluasi kebijakan transportasi publik. Model Rais-MR3 dapat digunakan sebagai kerangka kerja untuk menyusun indikator kinerja tata kelola yang terukur dan komprehensif,

mengidentifikasi area yang memerlukan perbaikan, memfasilitasi monitoring dan evaluasi berbasis data, mendorong inovasi dalam pelayanan publik, memperkuat koordinasi antarinstansi, dan membangun sistem penghargaan dan sanksi berbasis kinerja tata kelola.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa hipotesis penelitian diterima. Penerapan Model Rais-MR3 yang terdiri atas pilar Akuntabilitas, Transparansi, dan Partisipasi Publik terbukti berpengaruh signifikan terhadap efektivitas tata kelola transportasi "ANDALAN" di Provinsi Sulawesi Selatan, baik secara parsial maupun simultan. Secara parsial, ketiga pilar menunjukkan pengaruh positif dan signifikan dengan Partisipasi Publik memiliki kontribusi terbesar (72,6%), diikuti Akuntabilitas (60,5%) dan Transparansi (60,4%). Secara simultan, penerapan Model Rais-MR3 secara keseluruhan memberikan kontribusi sebesar 76,9%, menunjukkan adanya efek sinergis ketika ketiga pilar diintegrasikan. Temuan ini membuktikan bahwa efektivitas tata kelola transportasi publik memerlukan pendekatan holistik yang mengintegrasikan akuntabilitas penyelenggara, transparansi informasi layanan, dan partisipasi aktif masyarakat dalam seluruh siklus kebijakan transportasi.

Berdasarkan temuan penelitian, beberapa saran yang dapat diajukan adalah:

1. Bagi Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan, disarankan untuk mengadopsi Model Rais-MR3 sebagai kerangka evaluasi tata kelola transportasi "ANDALAN" secara berkelanjutan dengan memperkuat pilar Akuntabilitas melalui sistem pelaporan kinerja yang terukur dan berkala, meningkatkan pilar Transparansi melalui pengembangan dashboard digital yang menampilkan informasi real-time tentang jadwal, rute, dan kinerja operasional, serta memperluas pilar Partisipasi Publik melalui survei kepuasan berkala, forum konsultasi publik, dan platform feedback digital.
2. Bagi Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, disarankan untuk mengintegrasikan ketiga pilar Model Rais-MR3 secara konsisten dalam seluruh tahapan pengelolaan transportasi mulai dari perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi untuk mengoptimalkan efek sinergis yang telah terbukti dalam penelitian ini, serta mengembangkan standar operasional prosedur (SOP) yang jelas untuk setiap pilar guna memastikan konsistensi implementasi.
3. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan untuk mengembangkan penerapan Model Rais-MR3 pada sektor pelayanan publik lainnya seperti kesehatan, pendidikan, atau pelayanan administratif pemerintahan untuk menguji konsistensi dan generalisasi model, menggunakan pendekatan mixed methods yang mengkombinasikan metode kuantitatif dan kualitatif untuk menggali lebih dalam dinamika implementasi setiap pilar, serta melakukan studi longitudinal untuk mengamati dampak jangka panjang penerapan Model Rais-MR3 terhadap kualitas layanan transportasi publik.
4. Bagi pengembangan ilmu pengetahuan, penelitian ini membuka peluang untuk modifikasi Model Rais-MR3 dengan menambahkan dimensi-dimensi baru yang relevan dengan konteks transportasi publik seperti aspek keberlanjutan lingkungan atau integrasi teknologi digital, serta pengembangan instrumen pengukuran yang lebih spesifik untuk sektor transportasi publik daerah di Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alamoudi, M., Imam, A., Majrashi, A., Osra, O., & Hegazy, I. (2024). Integrating intelligent and sustainable transportation systems in Jeddah: a multidimensional approach for urban mobility enhancement. *International Journal of Low-Carbon Technologies*, 19, 1301–1314. <https://doi.org/10.1093/ijlct/ctae078>
- Asri, N. N., Kartini, D. S., & Hakim, T. R. (2025). Tata Kelola Angkutan Kota Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam Meningkatkan Minat Masyarakat Tahun 2024. *Jurnal Dinamika Akuntansi*, 8(2), 922–943.
- Atmojo, M. E., Darumurti, A., Hanif, N. A., & Agani, M. W. (2024). Dynamics of Urban Transport Arrangement Policies to Support the Achievement of Sustainable Transportation. *Journal of Contemporary Governance and Public Policy*, 5(April), 1–18. <https://doi.org/https://doi.org/10.46507/jcgpp.v5i1.185>
- Denhardt, J. V., & Denhardt, R. B. (2015). The New Public Service Revisited. *Public Administration Review*, 75(5), 664–672. <https://doi.org/10.1111/puar.12347>
- Habiyaremye, A., Thobela, M. T., & Saba, C. S. (2025). Transport infrastructure investments and economic transformation in South Africa: The case of integrated public transport network in the Gauteng Province. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 34, 101637. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101637>
- Hrelja, R., Levin, L., & Camporeale, R. (2024). Handling social considerations and the needs of different groups in public transport planning: a review of definitions, methods, and knowledge gaps. *European Transport Research Review*, 16(1), 42. <https://doi.org/10.1186/s12544-024-00664-y>

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2025). *Evaluasi Pelaksanaan Transportasi Nataru 2024/2025*. <https://dephub.go.id/post/read/evaluasi-pelaksanaan-transportasi-nataru-2024-2025>
- Liu, X., & Dijk, M. (2022). How more data reinforces evidence-based transport policy in the Short and Long-Term: Evaluating a policy pilot in two Dutch cities. *Transport Policy*, 128, 166–178. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.09.022>
- Margaretha, A. M., & Nugroho, A. A. (2023). Transportasi Publik Terintegrasi : Optimalisasi Implementasi Smart Mobility di DKI Jakarta. *Journal Of Public Policy and Applied Administration*, 5(2), 47–58.
- Putri, W. A., Novitri, B. S., Utami, P., Muhtadi, T. Y., Rianto, J., & Ahmad. (2025). Performance-Based Management in Public Administration : Implications for Economic Growth and Service Delivery. *Journal of Artificial Intelligence and Digital Business (RIGGS)*, 4(3), 3666–3671. <https://doi.org/https://doi.org/10.31004/riggs.v4i3.2544>
- Rahma, H. A., Rosyadi, S., Gunarto, G., & Simin. (2024). Collaborative Governance in Management of the JakLingko Program ( Case Study on Public Transportation Management in DKI Jakarta ). *Journal of Economics, Bussiness and Management Issues*, 1(2), 18–27. <https://doi.org/https://doi.org/10.47134/jebmi.v2i1.139>
- Razak, M. R. R., Sofyan, B., Sofyan, W., Lubis, S., & Rais, T. R. (2024). Development of integrated village fund governance model with siberas public service application. *Edelweiss Applied Science and Technology*, 8(5), 2184–2198. <https://doi.org/10.55214/25768484.v8i5.1969>
- Saputra, J. D., Alfianus, Pranata, Y., & Kumalasari, I. (2025). Literature Study on the Implementation of Public Administration Ethics by ASN in Palangka Raya City. *JIHAD: Jurnal Ilmu Hukum Dan Administrasi*, 7(4), 963–973. <https://doi.org/10.36312/jihad.v7i4.9603/https>
- Sianturi, W. R., Samudra, A. A., & Robby, U. B. I. (2023). Implementasi Kebijakan Program Jak-Lingko Transjakarta dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Pinang Ranti Jakarta Timur. *Antasena: Governance and Innovation Journal*, 1(1), 25–30. <https://doi.org/https://doi.org/10.61332/antasena.v1i1.113>
- Sukmawati, Nur, M., Razak, M. R. R., Lado, J. A., & Erfina. (2025). Penerapan E-Government dalam Digitalisasi Pelayanan Publik di Kantor Desa Sipodeceng. *Jurnal Ilmiah Muqaddimah*, 9, 161–167. <https://doi.org/10.31604/jim.v9i1.2025.161-167>
- Wahyuilahi, M., & Setiadi. (2025). Policy and Technological Synergies in Smart City Transportation. *Sinergi International Journal of Logistics*, 3(1), 43–54. <https://doi.org/https://doi.org/10.61194/sijl.v3i1.738>
- Wijianto, Istianto, B., & Rukman. (2022). Analisis Kepuasan Publik Terhadap Angkutan Umum Model Jak Lingko Sebagai Pengintegrasian Antar Moda Transportasi Publik Di DKI Jakarta. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 9(2), 119–130. <https://doi.org/10.46447/k tj.v9i2.440>