

Respon Pengemudi Ojek Online terhadap Gerakan *Stop Tot Tot Wuk Wuk* sebagai Wujud Kesadaran Toleransi di Jalan Raya (Studi Kasus di Kota Surabaya)

Nur Azizah Rahayu Ningsih¹, Nur Chamidah², Sasmia Desinta Wulandari³, Siti Maizul Habibah⁴

S1- Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Negeri Surabaya, Kota Surabaya, Indonesia ^{1 2 3 4}

*Email: nur.22064@mhs.unesa.ac.id, nurchamidah.22055@mhs.unesa.ac.id, sasmia.22074@mhs.unesa.ac.id,
sitihabibah@unesa.ac.id

Diterima: 30-11-2025 | Disetujui: 10-12-2025 | Diterbitkan: 12-12-2025

ABSTRACT

The roadway, as a shared public space, requires all users to develop awareness, tolerance, and adherence to traffic regulations. The response of online motorcycle taxi drivers to the Stop tot tot wuk wuk movement represents a form of articulated tolerance awareness in road interactions, particularly within the socio-traffic context of Surabaya City. This study employs a descriptive qualitative approach with a case study design. Data were collected through semi-structured interviews and non-participant observations. The analysis process utilized the Miles and Huberman model, while data validity was ensured through technique triangulation. The findings indicate that the Stop tot tot wuk wuk movement is perceived by drivers as a critique of the improper use of sirens, which often generates psychological pressure, discomfort, and unequal relations among road users. Although online motorcycle taxi drivers frequently choose to yield for the sake of safety and traffic flow, they also experience ethical imbalance in the use of public road space. This phenomenon illustrates that tolerance on the road has not yet matured as a shared moral consciousness. Thus, the movement serves not only as an expression of social critique but also as a reflective moment to strengthen the values of tolerance and traffic ethics.

Keywords: *Tolerance, Online Motorcycle Taxi, Traffic Ethics, Stop Tot Tot Wuk Wuk Movement*

ABSTRAK

Jalan raya sebagai ruang publik, menjadikan kesadaran untuk toleran dan taat terhadap aturan lalu lintas perlu dimiliki para pengguna jalan. Respon pengemudi ojek online terhadap gerakan *Stop tot tot wuk wuk* sebagai bentuk artikulasi kesadaran toleransi di jalan raya, dengan fokus pada konteks sosial lalu lintas di Kota Surabaya. Penelitian ini mengkaji menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan desain studi kasus. Data diperoleh melalui wawancara semi-terstruktur dan observasi non-partisipan. Proses analisis menggunakan model Miles dan Huberman, sedangkan keabsahan data diuji melalui triangulasi teknik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa gerakan *Stop tot tot wuk wuk* dipandang oleh pengemudi sebagai kritik terhadap praktik penggunaan sirine yang tidak sesuai dengan ketentuan, yang kerap menciptakan tekanan psikologis, ketidaknyamanan, serta ketimpangan relasi antar pengguna jalan. Meski pengemudi ojek online sering memilih bersikap mengalah demi menjaga keselamatan dan kelancaran lalu lintas, mereka juga merasakan adanya ketidakseimbangan etis dalam penggunaan ruang publik. Fenomena ini sekaligus memperlihatkan bahwa toleransi di jalan raya belum berkembang secara

*Respon Pengemudi Ojek Online terhadap Gerakan Stop Tot Tot Wuk Wuk sebagai Wujud Kesadaran Toleransi di
Jalan Raya (Studi Kasus di Kota Surabaya)*
(Rahayu N, et al.)

merata sebagai kesadaran moral. Dengan demikian, gerakan ini berfungsi tidak hanya sebagai ekspresi kritik sosial, tetapi juga sebagai momen reflektif untuk memperkuat nilai toleransi dan etika berlalu lintas.

Kata kunci: Toleransi, Ojek Online, Etika Lalu Lintas, Gerakan *Stop Tot Tot Wuk Wuk*

PENDAHULUAN

Jalan raya merupakan prasarana transportasi yang berperan penting dalam menciptakan sistem yang efektif dan efisien sebagai sarana perpindahan dari satu tempat ke tempat lain (Himawan *et al.*, 2021). Jalan raya menjadi ruang publik tempat bertemunya berbagai lapisan masyarakat dengan latar belakang dan kepentingan yang berbeda. Interaksi pengguna jalan menjadi faktor utama terhadap kelancaran berkendara (Nurfauziah & Krisnani, 2021). Pada kota-kota besar, jalan raya sering kali menjadi arena di mana ego, kepentingan pribadi, dan ketidaktoleranan muncul akibat padatnya mobilitas dan tingginya tekanan sosial.

Kondisi ini terlihat di Kota Surabaya, yang dikenal sebagai salah satu kota metropolitan dan terpadat di Indonesia. Menurut (Badan Pusat Statistik, 2024) Surabaya menjadi kota terpadat kedua se-Indonesia dengan jumlah penduduk 3.039.286 jiwa dengan luas wilayah 335,93 km². Aktivitas ekonomi, pendidikan, dan sosial yang tinggi menjadikan lalu lintas Surabaya selalu ramai hampir sepanjang hari. Tingginya jumlah kendaraan pribadi dan angkutan umum menimbulkan berbagai dinamika sosial di jalan raya, mulai dari kemacetan, pelanggaran lalu lintas, hingga munculnya sikap-sikap tidak disiplin dan kurang menghargai sesama pengguna jalan. Dalam situasi seperti ini, kesadaran masyarakat terhadap aturan dan etika berkendara menjadi hal yang sangat penting untuk menciptakan keteraturan dan keharmonisan di jalan raya.

Salah satu isu publik yang menarik perhatian masyarakat akhir-akhir ini adalah munculnya gerakan “*Stop tot tot wuk wuk*”. Gerakan ini muncul karena banyaknya keluhan masyarakat atas penggunaan fasilitas sirine dan strobo dengan kilatan lampu biru-merah oleh pejabat atau pengguna kendaraan yang tidak berhak, untuk membelah kemacetan atau bertindak arogan. Jalan raya yang idealnya berfungsi sebagai ruang public egaliter, justru telah menjadi arena hierarkis dimana pejabat dan kelompok tertentu diberi jalur cepat, sementara warga biasa dipaksa untuk mengalah (Herna *et al.*, 2025). Banyak masyarakat menilai bahwa sirine yang seharusnya digunakan untuk keadaan darurat kini justru disalahgunakan untuk kepentingan pribadi seperti mempercepat perjalanan menuju tempat hiburan atau kegiatan non-resmi. Masyarakat kemudian melakukan perlawanan simbolik dengan menolak memberi jalan bagi kendaraan yang tidak memiliki urgensi jelas sebagai bentuk kritik sosial terhadap penyalahgunaan wewenang dan pelanggaran etika publik.

Gerakan *Stop tot tot wuk wuk* tersebut sejatinya berkaitan erat dengan (Undang-Undang Republik Indonesia, 2009) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Pasal 134 yang mengatur tentang kendaraan yang mendapat hak utama di jalan disebutkan bahwa hanya beberapa jenis kendaraan yang berhak mendapatkan prioritas di jalan, seperti kendaraan pemadam kebakaran, ambulans yang mengangkut orang sakit, kendaraan untuk memberikan pertolongan kecelakaan, kendaraan kepala negara atau tamu kenegaraan, serta kendaraan pejabat negara yang sedang melaksanakan tugas kedinasan. Artinya, penggunaan sirine dan rotator tidak dapat dilakukan sembarangan dan harus sesuai dengan ketentuan hukum. Ketika aturan ini dilanggar, maka dapat dikenakan hukuman yang tercantum pada Pasal 247 Ayat 4 dengan dilakukan tindakan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). muncul ketidakadilan dan keresahan sosial di masyarakat. Oleh karena itu, gerakan *Stop tot tot wuk wuk* merupakan bentuk partisipasi masyarakat dalam menegakkan keadilan dan kesetaraan di ruang publik yaitu jalan raya.

Salah satu masyarakat yang sering melakukan mobilitas tinggi di jalan raya adalah pekerja ojol atau ojek online. Mereka setiap hari berinteraksi langsung dengan berbagai situasi lalu lintas dan karakter pengguna jalan yang beragam. Pengemudi ojek online dituntut untuk menaati berbagai macam peraturan

Respon Pengemudi Ojek Online terhadap Gerakan Stop Tot Tot Wuk Wuk sebagai Wujud Kesadaran Toleransi di Jalan Raya (Studi Kasus di Kota Surabaya)
(Rahayu N, et al.)

tak terkecuali pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (Permenhub) Nomor 12 Tahun 2019. Peraturan ini mengatur terkait dengan syarat keselamatan serta keamanan para pihak baik mitra dari pengemudi dan pihak perusahaan dari aplikasi tersebut yang mewadahi (Zuama *et al.*, 2021). Oleh karena itu mereka harus menaati hukum, sabar dan memiliki empati terhadap pengguna jalan lain. Mereka juga sering dihadapkan pada dilema antara mengejar waktu dan menjaga keselamatan. Karena intensitas mereka di jalan sangat tinggi, respons para pengemudi ojek online terhadap gerakan *Stop tot tot wuk wuk* dapat menggambarkan tingkat kesadaran sosial, kedisiplinan, dan pemahaman mereka terhadap nilai-nilai keadilan dan moralitas di ruang publik.

Terkait dengan itu, toleransi menjadi nilai utama yang relevan dalam memahami perilaku masyarakat di jalan raya. Toleransi dalam konteks ini tidak hanya bermakna menghargai perbedaan suku, agama, atau budaya tetapi juga kemauan untuk menghargai hak orang lain di ruang publik. Toleransi dalam berlalu lintas mengacu pada kesiapan pengguna jalan lain untuk memahami, menghormati dan memberikan kelonggaran satu sama lain (Purwadinata *et al.*, 2025). Di jalan raya, toleransi berarti kemampuan untuk berbagi ruang, tidak memaksakan kepentingan pribadi serta menghormati hak pengguna jalan lain untuk merasa aman dan nyaman. Ketika seseorang menggunakan sirine dan strobo dengan kilatan lampu biru-merah tanpa alasan mendesak, hal tersebut menunjukkan sikap intoleran terhadap hak pengguna jalan lainnya. Sebaliknya ketika masyarakat termasuk pengemudi ojek online, mampu memahami dan menanggapi isu *Stop tot tot wuk wuk* dengan bijak, hal itu menandakan adanya kesadaran toleransi dan empati sosial yang tinggi.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini menjadi penting untuk dilakukan karena dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai bagaimana kesadaran toleransi dapat diwujudkan oleh masyarakat pengguna jalan, khususnya pengemudi ojek online di Kota Surabaya. Melalui penelitian ini, diharapkan dapat diketahui bagaimana respon pengemudi ojek online terhadap gerakan *Stop tot tot wuk wuk* yaitu gerakan yang muncul akibat banyaknya keluhan masyarakat atas penggunaan fasilitas sirine dan strobo dengan kilatan lampu biru-merah oleh pejabat atau pengguna kendaraan yang tidak berhak untuk membelah kemacetan atau bertindak arogan.

Penelitian ini menggunakan teori tindakan sosial oleh Max Weber. Max Weber mempunyai empat jenis perilaku tindakan sosial, pertama tindakan tradisional, tindakan berorientasi nilai, tindakan berorientasi tujuan, dan tindakan afektif (Fathiha, 2022). Pertama, tindakan tradisional (*traditional action*). Pada tindakan ini individu akan melakukan hal tertentu yang disebabkan oleh kebiasaan yang didapatkan dari orang-orang terdahulu, tanpa refleksi yang sadar dan perencanaan (Fikria & Moefad, 2024). Contoh dari tindakan tradisional adalah menyalakan lampu motor ketika berkendara menjadi suatu kebiasaan yang dilakukan pengendara tanpa sadar. Kedua, tindakan yang lebih didominasi oleh perasaan ataupun emosi tanpa refleksi intelektual atau perencanaan sadar, hal ini disebut dengan tindakan afektif (*affectual action*). Tindakan ini sifatnya spontan, tidak rasional, dan merupakan perwujudan emosional seseorang (Fikria & Moefad, 2024). Contoh dari tindakan ini yaitu saat seorang pengendara membunyikan klakson akibat kesal terhadap pengendara yang tidak menyalakan sein saat ingin belok. Ketiga, tindakan rasional nilai (*werk rational*), tindakan ini memiliki sifat bahwa alat-alat yang ada hanya merupakan pertimbangan dan perhitungan yang sadar, sementara tujuan-tujuannya sudah ada di dalam hubungannya dengan nilai-nilai individu yang bersifat absolut (Afandi *et al.*, 2020). Contoh dari tindakan ini adalah ketika pengendara membantu pengendara lain akibat kecelakaan dan pengendara tersebut membantu karena rasa kemanusiaan bukan mengharapkan imbalan. Keempat yaitu tindakan rasional instrumental (*zwerk rational*). Tindakan

Respon Pengemudi Ojek Online terhadap Gerakan Stop Tot Tot Wuk Wuk sebagai Wujud Kesadaran Toleransi di Jalan Raya (Studi Kasus di Kota Surabaya)
(Rahayu N, et al.)

ini merupakan suatu tindakan sosial yang dilakukan seseorang didasarkan atas pertimbangan dan pilihan sadar yang berhubungan dengan tujuan tindakan itu dan ketersediaan alat yang dipergunakan untuk mencapainya (Afandi *et al.*, 2020). Contohnya adalah ketika pengendara secara sadar memilih melewati jalur alternatif ketimbang jalur utama karena jalur utama untuk menghindari

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan jenis penelitian studi kasus. Pendekatan kualitatif digunakan untuk mengkaji objek dalam kondisi alami, di mana peneliti berperan sebagai instrumen utama. Jenis penelitian yang digunakan adalah studi kasus, yaitu pendekatan penelitian yang dilakukan secara intensif, mendalam, mendetail, dan komprehensif terhadap satu atau lebih kasus atau fenomena tertentu. Pada hakikatnya, studi kasus berfokus pada pemahaman mendalam terhadap suatu fenomena dalam konteks kehidupan nyata (Hadi, 2020). Oleh karena itu, jenis penelitian ini dianggap paling tepat untuk menggali dan memahami secara mendalam respon pengendara ojek online di Surabaya terkait gerakan *Stop tot tot wuk wuk* dalam perwujudan rasa toleransi.

Penelitian ini menggunakan ojek online yang bekerja di Surabaya sebagai sumber data dengan menggunakan teknik wawancara semi-terstruktur dan observasi non-partisipan. Pemilihan ini didasarkan pada tingginya intensitas mereka di jalan raya sehingga mereka lebih memahami kondisi jalan setiap harinya sekaligus berpengalaman dalam menghadapi konflik lalu lintas, sehingga persepsi mereka relevan untuk dianalisis dalam konteks kesadaran toleransi di ruang publik terkhususnya pada Kota Surabaya. Kota dengan penduduk terpadat kedua se-Indonesia menjadikan kawasan metropolitan dengan kepadatan lalu lintas dan kompleksitas aktivitas sosial yang tinggi sehingga aktivitas lalu lintas juga ikut berpengaruh besar. Teknik wawancara semi-terstruktur digunakan untuk menggali secara mendalam pengalaman, persepsi, dan pemaknaan pengemudi terhadap fenomena yang diteliti, sementara observasi non-partisipan diterapkan untuk memperoleh gambaran empiris mengenai perilaku toleransi dalam kondisi alami tanpa keterlibatan langsung peneliti, sehingga data yang diperoleh bersifat kontekstual dan valid.

Teknik analisis data menggunakan model Miles dan Huberman sedangkan teknik keabsahan data menggunakan triangulasi teknik. Model Miles dan Huberman ini cocok untuk kualitatif yang dikumpulkan dalam rangka penelitian studi kasus. Aktivitas dalam analisis data yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan Kesimpulan (Sugiyono, 2023). Hal ini penting karena proses analisis yang sistematis perlu diimbangi dengan prosedur verifikasi data yang tepat. Teknik keabsahan data cocok menggunakan triangulasi teknik. Triangulasi ini digunakan untuk menguji dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda (Sugiyono, 2023). Kombinasi teknik tersebut memungkinkan peneliti memperoleh data yang lebih kuat, mendalam dan dapat dipercaya karena setiap temuan dapat saling memvalidasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gerakan *Stop tot tot wuk wuk*

Gerakan “*Stop tot tot wuk wuk*” muncul sebagai respon sosial terhadap penggunaan sirene, strobo, rotator, dan klakson secara berlebihan di jalan raya. Fenomena “*Stop tot tot wuk wuk*” tidak semata soal sirene atau strobo, tetapi mencerminkan bagaimana ruang publik diperlakukan dan diperebutkan jalan

raya yang idealnya setara bagi semua justru menunjukkan ketimpangan dalam praktiknya (Herna *et al.*, 2025). Gerakan ini viral di media sosial dan mulai menjadi wacana publik di Indonesia sebagai bentuk protes terhadap perilaku arogan pengguna jalan yang menggunakan perangkat-isyarat kendaraan (sirene/rotator) tanpa dasar darurat. Gerakan ini dapat dipahami sebagai fenomena mobilisasi kolektif spontan yang mencerminkan perasaan ketidakadilan pengguna jalan umum terhadap perilaku sebagian pengguna jalan yang dianggap mendapat “hak istimewa”. Gerakan ini tidak sekadar soal bunyi klakson atau lampu strobo, melainkan simbol kritik terhadap relasi kuasa dan keadilan di ruang publik jalan raya. Istilah “tot-tot wuk-wuk” sendiri menggambarkan bunyi sirine atau klakson berulang-ulang yang selama ini diasosiasikan dengan kendaraan pengawalan atau kendaraan pejabat yang meminta jalan khusus, tetapi dipandang pengguna jalan lain sebagai tindakan mengekspresikan keistimewaan.

Penggagas dan yang menjadi bagian gerakan ini adalah masyarakat pengguna jalan (pengguna sepeda motor, pengguna mobil, hingga pejalan kaki) yang merasa terganggu oleh oknum penggunaan sirene/rotator/klakson secara tidak tepat. Gerakan *Stop tot tot wuk wuk* dipopulerkan melalui sosial media yang mengunggah video, stiker kendaraan, bahkan tokoh publik yang menyuarakan kritik terhadap penyalahgunaan fasilitas pengawalan. Gerakan ini merupakan aksi kolektif dari aktor non formal yang merasa mengalami ketidakadilan di jalan raya dan menuntut norma baru dalam interaksi lalu lintas. Gerakan ini disambut oleh para masyarakat dengan tidak memberikan jalan bahkan turut memviralkan mereka yang menggunakan sirene/rotator/klakson untuk kepentingan individu dan tidak ada urgensi.

Secara hukum, dasar regulasi penggunaan sirene, lampu isyarat, strobo, dan prioritas kendaraan di jalan raya di Indonesia diatur oleh (Undang-Undang Republik Indonesia, 2009) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 59 dan Pasal 134 UU LLAJ menyebutkan bahwa lampu isyarat biru, merah, kuning serta sirene hanya diperuntukkan bagi kendaraan tertentu seperti ambulans, pemadam kebakaran, pengawalan resmi, serta kendaraan dengan izin khusus. Persyaratan ini menunjukkan bahwa penggunaan sirene dan strobo oleh kendaraan pribadi atau pengawalan tanpa dasar darurat merupakan pelanggaran hukum. Namun dalam praktik penegakannya terdapat kendala, akar persoalan gerakan ini bukan hanya soal peraturan, tetapi juga soal sistem termasuk kewenangan pengawalan, budaya pengguna jalan, serta persepsi bahwa pejabat atau lembaga berhak “lebih dahulu” di jalan raya. Penegakan hukum yang kurang konsisten dan persepsi bahwa pengawalan kendaraan pejabat digunakan untuk kepentingan pribadi telah memperkuat gerakan ini sebagai manifestasi ketidakpuasan publik.

Dampak dari penggunaan sirene, lampu isyarat, dan strobo terhadap pengguna jalan lainnya menimbulkan gangguan kenyamanan, menimbulkan rasa tidak adil, hingga berpotensi memicu konflik interpersonal di jalan raya. Kebisingan yang ditimbulkan menyebabkan rasa tidak aman tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas akibat panik ketika mendengar sirene “tot tot wuk wuk”. Dikutip dari laman berita Antara banyak masyarakat yang terganggu akibat penggunaan strobo dan sirene yang sembarangan. Penggunaan strobo dan sirene membuat panik, kehilangan konsentrasi, serta mengganggu penglihatan hingga hampir mengalami luka (Fahky, 2025)

B. Respon Pengemudi Ojek Online

Ojek online adalah layanan transportasi yang beroperasi melalui aplikasi di mana pengguna memesan perjalanan lewat gawai mereka dan terhubung langsung dengan pengemudi yang siap

Respon Pengemudi Ojek Online terhadap Gerakan Stop Tot Tot Wuk Wuk sebagai Wujud Kesadaran Toleransi di Jalan Raya (Studi Kasus di Kota Surabaya)
(Rahayu N, et al.)

mengantar ke lokasi tujuan (Watung, 2020). Ojek online menjadi kelompok yang sering berhadapan langsung dengan suara sirine, baik dari ambulans, pemadam kebakaran, maupun kendaraan pengawalan pejabat. Banyak dari mereka menilai bahwa gerakan *Stop tot tot wuk wuk* memberikan ruang bagi pengendara untuk tidak selalu “terburu-buru” ketika mendengar sirine, terutama ketika tidak ada urgensi yang berkaitan dengan keselamatan jiwa. Hal ini sejalan dengan temuan bahwa semestinya sirine hanya digunakan oleh kendaraan prioritas seperti polisi, pemadam kebakaran, dan ambulans, namun kenyataannya masih banyak kendaraan lain yang turut menggunakannya (Septiawan *et al.*, 2024). Salah satu pengemudi ojek online Purwoaji, menyampaikan bahwa dirinya menilai gerakan ini sebagai sesuatu yang positif. Menurutnya, sirine memang seharusnya digunakan hanya untuk keadaan mendesak.

“...Baik-baik saja, positif soalnya kan pengawalan tidak urgen beda kayak damkar atau ambulance karena masih berhubungan dengan nyawa kalau pengawalan untuk anggota dewan itu tidak ada urgensinya yang berhubungan dengan nyawa. Kalau memang dia berangkatnya telat kan dia yang salah, bukan menyalakan yang macet,” (wawancara, Purwoaji)

Ia juga menambahkan bahwa selama pengendara tidak melawan arus, maka tidak perlu panik atau langsung menepi hanya karena ada sirine yang tidak jelas urgensinya. Sehingga dalam kesehariannya, Ia mengaku selalu mengecek spion setiap kali mendengar sirine untuk memastikan siapa yang lewat.

“...Saya biasanya tergantung siapa yang lewat dengan melihat di spion. Kalau lampunya merah berarti ambulance atau damkar. Kalau biru itu pengawalan,” jelasnya. Ia juga mengatakan bahwa penggunaan sirine tanpa kebutuhan mendesak kadang membuat pengendara perempuan menjadi kaget dan takut, sehingga rawan terjadi kecelakaan.

Persepsi serupa juga disampaikan oleh Suyanto yang merupakan pengemudi ojek online lainnya yang turut merasakan langsung situasi lalu lintas Kota Surabaya. Dalam kesehariannya bekerja di jalan raya, Suyanto mengaku bahwa suara sirine yang muncul tiba-tiba justru sering membuat pengendara panik terutama saat kondisi lalu lintas sedang padat. Ia melihat bahwa tidak semua penggunaan sirine memiliki kepentingan yang jelas sehingga ketika kendaraan pengawalan melintas tanpa urgensi pengendara lain menjadi kebingungan harus menepi atau tetap melaju. Menurut Suyanto, gerakan *Stop tot tot wuk wuk* muncul pada saat yang tepat karena penggunaan sirine yang tidak sesuai tempatnya memang dianggap mengganggu. Ia menilai bahwa sirine tanpa urgensi adalah sesuatu yang “kurang etis dan kurang pantas”, terlebih ketika penggunaannya bukan ambulans atau mobil pemadam kebakaran yang memang harus mendapat prioritas.

“...Menurut saya kurang etis namanya lalu lintas padat ada suara itu jadi panik pengendara lain. Kalau ambulans beda lagi memang harus diutamakan,” (wawancara, Suyanto)

Bagi Suyanto, yang membuat risih bukan hanya suaranya, tetapi juga cara kendaraan tersebut memaksa pengendara lain untuk segera menepi tanpa alasan yang kuat dan penggunaan sirine tanpa kepentingan mendesak memang tidak sepenuhnya meresahkan, namun tetap menimbulkan rasa kesal karena memaksa pengendara mengubah laju kendaraan secara tiba-tiba.

“...Ya udah, tapi kesal. Tapi di luar itu seperti damkar dan ambulance ya agak mengganggu karena kita panik semua jika ada suara itu, namanya lalu lintas padat,” (wawancara, Suyanto).

Selain Purwoaji dan Suyanto, persepsi serupa juga disampaikan oleh Budi yang sehari-hari bekerja sebagai pengemudi ShopeeFood. Pekerjaannya membuat ia harus menjaga kondisi makanan agar tetap layak sebelum diterima pelanggan karena, suara sirine yang tiba-tiba muncul di tengah kemacetan

sering membuatnya kaget dan khawatir makanan yang ia bawa akan tumpah, tercampur, atau rusak terlebih jika sedang membawa es, minuman dingin, atau makanan yang harus tetap hangat. Dalam situasi seperti itu Budi merasa pengendara seperti dirinya sangat bergantung pada konsentrasi dan kestabilan kendaraan sehingga suara sirine yang tidak jelas urgensinya justru lebih banyak mengganggu daripada membantu. Dalam penuturannya, Budi menyampaikan bahwa penggunaan sirine tanpa urgensi hanya akan menambah risiko di jalan, terutama bagi pengemudi layanan pesan antar.

“...Kalau menurut saya sih kurang pas, soalnya di jalan yang padat suara itu bisa bikin pengendara kaget,” (wawancara, Budi)

Bagi Budi, panik sedikit saja bisa membuat makanan tumpah atau minuman tercecer, sementara pelanggan biasanya menuntut pesanan tiba dalam kondisi sempurna karena itulah ia memandang bahwa sirine seharusnya hanya dipakai untuk keadaan darurat bukan untuk pengawalan yang tidak mendesak. Budi juga melihat bahwa sirine yang tidak penting sangat meresahkan.

“...Ya, menurut saya itu ngeresahin banget, soalnya orang di jalan jadi kaget dan bisa bikin suasana macet atau ribet,” (wawancara, Budi)

Saat membawa pesanan harus ekstra hati-hati karena jika mengerem mendadak atau menyenggol kendaraan lain pesanan bisa rusak dan harus menanggung kerugiannya. Budi menambahkan bahwa suara sirine yang muncul tiba-tiba membuat pengendara bereaksi spontan, dan reaksi mendadak itulah yang paling berisiko bagi pengemudi ShopeeFood. Meski begitu, Budi tetap memberikan prioritas bagi kendaraan yang benar-benar darurat. “...Ya, biasanya saya minggir atau kasih jalan kalau dengar sirine, biar yang bener-bener darurat bisa lewat dengan aman,” ujarnya. Namun jika melihat bahwa kendaraan tersebut hanya pengawalan biasa memilih tetap melaju dengan hati-hati sambil menjaga agar makanan yang dibawa tetap aman.

Penggunaan sirine tanpa urgensi tidak hanya menimbulkan kepanikan, tetapi juga meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan di jalan raya. Suara sirine yang muncul tiba-tiba membuat pengendara sering bereaksi spontan, seperti melakukan pengereman mendadak, menepi secara cepat, atau berubah lajur tanpa perhitungan, sehingga kondisi ini berisiko memicu tabrakan beruntun terutama pada lalu lintas padat. Hal ini sejalan dengan pandangan bahwa kecelakaan berkendara merupakan salah satu persoalan transportasi yang kerap muncul akibat dinamika pergerakan dan arus lalu lintas manusia (Maizuar *et al.*, 2022). Dalam konteks ini, sirine yang digunakan tanpa alasan darurat semakin memperbesar potensi gangguan keselamatan karena menciptakan tekanan psikologis bagi pengendara, termasuk pengemudi ojek online yang harus menjaga keseimbangan kendaraan saat membawa penumpang atau pesanan.

Selain Purwoaji, Suyanto, dan Budi, persepsi serupa juga disampaikan oleh Helman, seorang pengemudi ojek online yang setiap hari mengantar penumpang di berbagai titik Kota Surabaya. Helman mengaku bahwa gerakan *Stop tot tot wuk wuk* merupakan bentuk respons yang wajar mengingat kondisi jalanan Surabaya yang sudah padat, namun masih sering ditambah dengan perilaku pengguna jalan yang menyalakan sirine seakan-akan sedang berada dalam kondisi darurat. Menurutnya, penggunaan klakson atau sirine memang tidak masalah selama digunakan pada tempatnya, tetapi ketika dipakai untuk “gaya”, memaksa orang menepi, atau bahkan mengintimidasi pengguna jalan lain, kondisi lalu lintas justru semakin kacau.

“...Sebagai driver online yang tiap hari di jalan jadi keganggu juga. Kadang bikin panik, soalnya kita bawa penumpang. Kalau udah yang *tot tot wuk wuk* kayak pamer atau sengaja nyerobot orang, itu

yang bikin suasana makin ruwet,” (wawancara, Helman).

Helman menambahkan bahwa ia sering kali harus menepi secara refleks ketika mendengar sirine, padahal setelah dicek ternyata tidak ada tanda-tanda keadaan darurat. Hal tersebut menurutnya mengecewakan, karena pengendara sudah berusaha memberikan ruang demi keselamatan, namun justru digunakan oleh pihak yang tidak memiliki urgensi.

“...Biasanya hanya orang lewat yang gamau kena macet, nggak ada keadaan darurat. Kita para driver ojol panik berusaha minggir, ternyata cuma pengawalan yang tidak jelas untuk mobil bagus” (wawancara, Helman)

Meski demikian demi keselamatan penumpang setiap kali mendengar sirine *tot tot wuk wuk* Helman tetap memilih untuk mengalah. Respon yang sama juga disampaikan oleh Siti Asiah, pengemudi ojek online perempuan kota Surabaya yang turut merasakan langsung dampak penggunaan sirine tanpa urgensi. Bagi Siti, gerakan *Stop tot tot wuk wuk* disambut positif karena tidak semua kendaraan bersirine adalah kendaraan prioritas. Ia sering menjadi panik dan memilih jalur lambat ketika mendengar sirine *tot tot wuk wuk* melintas dan meminta diberi jalan.

“...Kalau saya denger ada sirine tapi kelihatannya nggak ada urgensi jujur saya jengkel. Karena membuat pengendara lain panik, kalau ambulan atau mobil damkar saya memaklumi” (wawancara, Siti Asiah).

Siti menilai bahwa perilaku tersebut bukan hanya mengganggu, namun juga dapat membahayakan, terutama ketika pengendara mendadak menghindar atau melakukan manuver spontan. Ia menyebut pengguna sirine tanpa urgensi sebagai tindakan egois yang ingin “menang sendiri” di jalan.

“...Tentu sangat meresahkan ya, mereka yang seperti itu egois. Mungkin ingin menunjukkan powernya,” (wawancara, Siti).

Menurut pengamatan Siti mereka yang menggunakan sirine atau dikawal dengan sirine memiliki mobil bagus yang tentunya bukan orang biasa. Meski memiliki pengalaman negatif terkait penggunaan sirine, Siti tetap mengutamakan keselamatan. Ia selalu mengalah dan mengambil jalur kiri ketika mendengar sirine demi menghindari risiko kecelakaan, terutama saat membawa penumpang. Dari hasil wawancara, dengan para driver ojek online memiliki kecenderungan pandangan yang sama bahwa penggunaan sirine tanpa urgensi justru memicu kepanikan dan meningkatkan risiko kecelakaan. Mereka menilai sirine seharusnya dipakai hanya untuk keadaan darurat keselamatan, bukan untuk kepentingan pengawalan biasa.

C. Kesadaran Toleransi di Jalan Raya

Kesadaran toleransi di jalan raya merupakan fondasi utama terciptanya ketertiban dan keselamatan berlalu lintas. Dalam penelitian ini, toleransi dipahami oleh pengemudi ojek online bukan sekadar ketaatan terhadap aturan, melainkan sikap moral yang diwujudkan dalam perilaku mengalah, menahan emosi, serta menghargai hak pengguna jalan lain. Toleransi dimaknai sebagai kesediaan individu untuk mengendalikan kepentingan pribadi demi kepentingan bersama. Penghormatan, kesadaran, dan kepatuhan terhadap rambu lalu lintas juga menjadi bagian penting dari praktik toleransi, karena hal tersebut merupakan salah satu upaya untuk meminimalisasi kecelakaan di jalan raya (Doly, 2020) Hal ini menunjukkan bahwa intoleransi lalu lintas tidak hanya dipicu oleh pelanggaran aturan, tetapi oleh lemahnya kesadaran sosial dalam memandang jalan sebagai ruang publik yang menuntut etika bersama.

Secara empiris, pengemudi ojek online menunjukkan bahwa toleransi kerap dilakukan dalam

situasi tidak ideal, yaitu ketika terjadi ketimpangan akses ruang publik akibat penggunaan sirine yang tidak sesuai peruntukannya. Dalam kondisi tersebut, toleransi tidak lahir dari rasa keadilan yang terpenuhi, melainkan dari kebutuhan untuk menjaga keselamatan diri, artinya toleransi bersifat defensif, bukan reflektif. Toleransi dipraktikkan sebagai strategi sosial untuk menghindari konflik, yang menandakan bahwa kesadaran kolektif masih rapuh dan belum terlembagakan sebagai norma sosial. Fenomena tersebut memperkuat pandangan bahwa toleransi di jalan raya berkaitan erat dengan struktur kekuasaan simbolik. Ketika sebagian pengguna jalan merasa memiliki legitimasi sosial lebih tinggi, maka kesetaraan sebagai warga negara di ruang publik menjadi terdistorsi. Kondisi ini menimbulkan rasa ketidakadilan yang berdampak pada melemahnya solidaritas sosial. Oleh karena itu, toleransi tidak dapat dibangun semata-mata melalui himbauan moral individu, melainkan membutuhkan kehadiran hukum yang adil, transparan, dan konsisten.

Dalam perspektif teori tindakan sosial Max Weber, kesadaran toleransi pada pengemudi ojol lebih dominan dalam bentuk tindakan rasional instrumental. Pengemudi memilih melihat dan memperhatikan sirine apa yang berbunyi, apabila sirine seperti ambulans dan pemadam kebakaran mereka pasti akan memberikan jalan. Sebaliknya jika yang meminta jalan merupakan aparat atau patwal (patrol dan pengawalan) mereka enggan untuk menepi. Di sisi lain ada juga pengemudi ojek online menunjukkan tindakan menunjukkan rasionalitas nilai, yaitu ketika terdapat suara sirine, mereka langsung menepi karena itu menunjukkan etika dalam berkendara. Namun, dominannya pengemudi ojek online menunjukkan tindakan instrumental. Hal tersebut menunjukkan bahwa mereka pasti akan memberikan jalan apabila ada keadaan darurat. Tindakan inilah yang menunjukkan bahwa semua masyarakat memiliki hak yang sama di jalan raya dan mampu menjalankan toleransi secara bersama-sama tanpa terkecuali.

“...Kita ini sama-sama pakai jalan raya bareng, jadi harus toleransi bareng. Nggak boleh kalau semena-mena minta jalan karena urusan pribadi (wawancara, Purwoaji)”. Para pengemudi ojek online berharap untuk semua pengendara yang berada di jalan raya harus mampu menunjukkan sikap toleransi, saling memahami dan mengerti kondisi jalan.

“... Menurut saya, orang di jalan sebaiknya lebih sabar dan nggak ugal-ugalan. Kalau semua pengendara gitu, toleransi di jalan pasti lebih baik (wawancara, Helman).

Hal ini menunjukkan bahwa toleransi berupa kesabaran, saling menghormati dan mengerti atas kondisi bersama. Hal tersebut merupakan elemen krusial bagi terciptanya keselamatan dan harmoni di jalan raya (Farooq *et al.*, 2019).

KESIMPULAN

Gerakan *Stop tot tot wuk wuk* merupakan bentuk kritik sosial terhadap praktik penggunaan sirine yang tidak sesuai peruntukan di ruang publik. Gerakan ini tidak sekadar bersifat ekspresif, tetapi juga berperan sebagai media refleksi sosial yang membangun kesadaran kolektif tentang pentingnya etika berlalu lintas dan keadilan dalam penggunaan ruang jalan.

Respon pengemudi ojek online memperlihatkan bahwa penggunaan sirine di luar kondisi darurat dipersepsikan sebagai tindakan yang memicu ketidaknyamanan, perasaan tidak adil, serta potensi konflik antar pengguna jalan. Di satu sisi, pengemudi menunjukkan sikap mengalah demi keselamatan, tetapi di sisi lain muncul ketegangan emosional akibat ketimpangan simbolik di

ruang publik. Hal ini mengindikasikan bahwa toleransi di jalan raya belum sepenuhnya tumbuh secara merata sebagai kesadaran moral. Sehingga seluruh masyarakat pengguna jalan raya perlu memiliki dan meningkatkan rasa toleransi tanpa terkecuali.

DAFTAR PUSTAKA

- Afandi, A. H., Utama, J. Y., & Suprpto. (2020). Analisis Tindakan Sosial Max Weber dalam Pola Dukungan Politik Kyai Musta'in Romly terhadap Pengembangan Pesantren. *Jurnal Ilmu Pemerintahan Majapahit Policy*, 1(1).
- Badan Pusat Statistik. (2024). Penduduk, Laju Pertumbuhan Penduduk, Distribusi Persentase Penduduk, Kepadatan Penduduk, Rasio Jenis Kelamin Penduduk Menurut Provinsi. Diakses 24 Oktober 2025 dari <https://www.bps.go.id/id/statisticstable/3/V1ZSbFRUY3ITbFpEYTNsVWNGcDZjek53YkhsNFFUMDkjMyMwMDAw/jumlah-penduduk--laju-pertumbuhan-penduduk--distribusi-persentase-penduduk--kepadatan-penduduk--rasio-jenis-kelamin-penduduk-menurut-provinsi.html?year=2025>
- Doly, D. (2020). Penegakan Hukum atas Penggunaan Lampu Isyarat dan Sirene pada Kendaraan Bermotor di Jalan Raya
- Fahky, A. R. (2025). Warga Ungkap Keresahan Akibat Penggunaan Strobo dan Sirine. *Antara*. <https://www.antaraneews.com/berita/5127788/warga-ungkap-keresahan-akibat-penggunaan-strobo-dan-sirine>
- Farooq, D., Moslem, S., & Duleba, S. (2019). Evaluation of Driver Behavior Criteria for Evolution of Sustainable Traffic Safety. *Journal Sustainability*, 11(11), 1–15. <https://doi.org/https://doi.org/10.3390/su11113142>
- Fathiha, A. R. (2022). Analisis Tindakan Sosial Max Weber terhadap Tradisi Siraman Sedudo. *AL MA'ARIEF : Jurnal Pendidikan Sosial dan Budaya*, 4(2), 68–76.
- Fikria, M., & Moefad, A. M. (2024). Analisis Teori Tindakan Sosial MAX Weber dan Teori Fakta Sosial Emile Durkheim dalam Pengenalan Tradisi Lokal Kemasyarakatan. *An-Nuha : Jurnal Kajian Islam, Pendidikan, Budaya dan Sosial*, 11(1), 109–119. <https://doi.org/10.36835/annuha.v11i1.546>
- Hadi, I. P. (2020). Penelitian Media Kualitatif: Eperpusdikbud.
- Herna, Hidayaturahmi, Hiswanti, & Rahmadiana. (2025). *Stop Tot Tot Wuk Wuk*: Viral Humor and Public Pushback in Indonesia's Digital Sphere. *Media Asia*, 1–10. <https://doi.org/10.1080/01296612.2025.2566426>
- Himawan, E. D., Waluyo, B. S., & Firdausiyah, N. (2021). Tingkat Pelayanan Jalan berdasarkan Interaksi Jalan-Guna Lahan di Jalan Raya Ki Ageng Griibig. *Planning for Urban Region and Environment*, 10(1), 1–8.
- Maizuar, M., Usrina, N., Muthmainnah, M., Ersa, N. S., Rahmi, R., & Putri, P. (2022). Peningkatan kesadaran pengguna jalan terhadap keselamatan berlalu lintas. *Solusi Masyarakat: Jurnal Pengabdian*, 2(3), 154–157. e-ISSN 2828-3481.
- Nurfauziah, R., & Krisnani, H. (2021). Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas oleh Remaja ditinjau dari Perspektif Konstruksi Sosial. *Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik*, 3(1), 75. <https://doi.org/10.24198/jkrk.v3i1.31975>
- Purwadinata, Z., Fitri, V. A., Febrian, M., Azim, Z., Umairroh, A., Syahputri, N., Silangit, H. F., Alhaqi, M. S., Nasution, S. N., & Haidir. (2025). Peran Satlantas dan Pengendara dalam Mengatasi Kemacetan di Jalan Sisingamanga Raja dengan Mengedepankan Sikap Toleransi. *Journal of Multidisciplinary Inquiry in Science Technology and Educational Research*, 2(1), 2219–2227. <https://doi.org/https://doi.org/10.32672/mister.v2i1b.2854>

- Septiawan, I., Mulyadi, & Syamsul Ma'arif, R. (2024). Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Penggunaan Sirine dan Lampu Isyarat pada Kendaraan Pribadi di Wilayah Hukum Polres Bogor. *Karimah Tauhid*, 3(8), 9209–9223. <https://doi.org/10.30997/karimahtauhid.v3i8.15086>
- Sugiyono. (2023). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. In Sutopo (Ed.), Bandung (edisi 2). Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Watung, M. P., Rotinsulu, D. C., & Tumangkeng, S. Y. L. (2020). Analisis Perbandingan Pendapatan Ojek Konvensional dan Ojek Online di Kota Manado. *Berkala Ilmiah Efisiensi*, 20(3)
- Zuama, A. P. C., Dinda, C. M., & Pamungkas, D. (2021). Telaah Regulasi Ojek Online di Indonesia dalam Perspektif Filsafat Fenomenologi Hukum. *Reformasi Hukum*, 25(1), 21–40. <https://doi.org/10.46257/jrh.v25i1.182>