



ANALISIS ARUS LALU LINTAS DAN DAYA DUKUNG PARIWISATA TERHADAP *OVERTOURISM* DI KAWASAN PUNCAK BOGOR

Edgar Zefanya Suryadireja¹, Dhanik Puspita Sari²

¹²Sekolah Tinggi Pariwisata Bogor

Email: edgarzefanyasuryadireja@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh arus lalu lintas dan daya dukung pariwisata terhadap overtourism di Kawasan Puncak Bogor. Tingginya intensitas kunjungan wisatawan yang tidak diimbangi dengan kapasitas kawasan dan pengelolaan mobilitas berpotensi menimbulkan tekanan terhadap lingkungan, infrastruktur, serta kualitas pengalaman wisata. Penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan asosiatif untuk mengetahui hubungan dan pengaruh antarvariabel. Pengumpulan data dilakukan melalui penyebaran kuesioner kepada 100 responden yang merupakan wisatawan di Kawasan Puncak Bogor dengan teknik *purposive sampling*. Analisis data dilakukan menggunakan uji regresi linear berganda dengan didukung pengujian asumsi klasik, uji t (parsial), uji F (simultan), koefisien korelasi, dan koefisien determinasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial variabel Arus Lalu Lintas (X1) berpengaruh signifikan terhadap *Overtourism* (Y) dengan nilai t hitung sebesar 11,969 dan variabel Daya Dukung Pariwisata (X2) juga berpengaruh signifikan terhadap *Overtourism* (Y) dengan nilai t hitung sebesar 12,392, di mana keduanya lebih besar dari t tabel sebesar 1,985 dan memiliki nilai signifikansi $0,000 < 0,05$. Secara simultan, kedua variabel juga berpengaruh signifikan terhadap overtourism dengan nilai F hitung sebesar 175,602. Hasil penelitian menunjukkan koefisien determinasi menunjukkan nilai R Square sebesar 0,784, yang berarti arus lalu lintas dan daya dukung pariwisata mampu menjelaskan variasi *overtourism* sebesar 78,4%, sedangkan sisanya sebesar 21,6% dipengaruhi oleh faktor lain di luar penelitian. Temuan ini menunjukkan bahwa pengelolaan mobilitas wisatawan dan peningkatan kapasitas destinasi perlu dioptimalkan untuk meminimalkan risiko *overtourism* serta mendukung keberlanjutan pariwisata di Kawasan Puncak Bogor.

Kata Kunci: Arus lalu lintas, daya dukung pariwisata, *overtourism*, Kawasan Puncak Bogor, pariwisata berkelanjutan



Abstract

This study aims to analyze the influence of traffic flow and tourism carrying capacity on overtourism in the Puncak Bogor area. The high intensity of tourist visits that is not balanced with destination capacity and mobility management has the potential to create pressure on the environment, infrastructure, and the quality of tourist experiences. This study employed a quantitative method with an associative approach to examine the relationships and effects among variables. Data were collected through questionnaires distributed to 100 respondents consisting of tourists visiting the Puncak Bogor area using a purposive sampling technique. Data analysis was conducted using multiple linear regression supported by classical assumption tests, partial t-test, simultaneous F-test, correlation coefficient, and coefficient of determination analysis. The results showed that partially, the Traffic Flow variable (X1) had a significant effect on Overtourism (Y) with a t-value of 11.969, and the Tourism Carrying Capacity variable (X2) also had a significant effect on Overtourism (Y) with a t-value of 12.392, where both values exceeded the t-table value of 1.985 and had a significance value of $0.000 < 0.05$. Simultaneously, both variables significantly affected overtourism with an F-value of 175.602. The coefficient of determination showed an R Square value of 0.784, indicating that traffic flow and tourism carrying capacity explained 78.4% of the variation in overtourism, while the remaining 21.6% was influenced by other factors outside this study. These findings indicate that tourist mobility management and destination capacity improvement need to be optimized to minimize overtourism risks and support sustainable tourism development in the Puncak Bogor area.

Keyword: *Traffic flow, tourism carrying capacity, overtourism, Puncak Bogor area, sustainable tourism*

PENDAHULUAN

Pariwisata merupakan sektor strategis dalam pembangunan nasional karena berkontribusi signifikan terhadap perekonomian, penciptaan lapangan kerja, pendapatan daerah, serta perolehan devisa. Salah satu kawasan yang mencerminkan peran strategis tersebut adalah Kawasan Puncak Bogor. Kawasan Puncak Bogor merupakan destinasi wisata dengan tekanan kunjungan tinggi karena posisinya yang strategis sebagai *buffer* wisata bagi wilayah metropolitan Jakarta dan didukung akses langsung Tol Jagorawi. Kemudahan akses tersebut menyebabkan

mobilitas wisatawan dari Jabodetabek meningkat, khususnya pada akhir pekan dan musim liburan. Popularitas Puncak didukung oleh berbagai destinasi unggulan seperti Agrowisata Gunung Mas, Taman Safari Indonesia, Enchanting Valley, Erif Dairy Farm, Dairyland (Mountain View, Riverside, dan Farm Theme Park), Nicole's River Park, MiniMania, Curug Cilember, serta vila dan resort di Kecamatan Cisarua, Megamendung dan Ciawi. Tingginya daya tarik kawasan ini juga tercermin dari kunjungan wisatawan yang terus meningkat dalam beberapa tahun terakhir. Berdasarkan data



Disparekraf Kabupaten Bogor, jumlah kunjungan wisatawan, pada tahun 2023 tercatat sebanyak 5.129.422 perjalanan yang terdiri dari 4.992.180 wisatawan nusantara (wisnus) dan 137.242 wisatawan mancanegara (wisman). Jumlah tersebut meningkat signifikan pada tahun 2024 menjadi 8.976.804 kunjungan (8.711.729 wisnus dan 265.075 wisman), serta kembali mengalami peningkatan pada tahun 2025 menjadi sekitar 9.790.000 kunjungan yang terdiri dari 9.383.067 wisnus dan 406.933 wisman. Secara kumulatif, total kunjungan wisatawan ke kawasan ini dalam periode 2023–2025 mencapai 23.896.226 perjalanan, yang menunjukkan konsistensi peningkatan aktivitas wisata di kawasan Puncak. Berdasarkan data BPS per Desember 2025, Tingkat Penghunian Kamar (TPK) Kabupaten Bogor mencapai 45,43% dengan rata-rata lama menginap satu malam. Pola okupansi jangka pendek tersebut memperkuat karakter Puncak sebagai destinasi *weekend tourism*. Selain itu, jumlah kunjungan yang mencapai sekitar 1,69 juta perjalanan pada Oktober 2025 semakin menegaskan tingginya daya tarik kawasan Puncak. Secara karakteristik, jenis wisata yang berkembang di Kawasan Puncak meliputi wisata alam pegunungan dan perkebunan, agrowisata, wisata edukasi dan peternakan, wisata keluarga berbasis taman rekreasi, wisata buatan atau tematik, serta wisata akomodasi seperti vila dan resort, yang secara keseluruhan berintensitas tinggi pada akhir pekan maupun musim liburan.

Pada hari libur biasa, arus lalu lintas menuju kawasan Puncak Bogor telah

dipadati kendaraan sejak pagi hari dengan antrean mencapai lebih dari tiga kilometer, yang menunjukkan tingginya minat wisatawan meskipun bukan periode libur panjang (Yustanto, 2025). Kondisi tersebut semakin meningkat saat *long weekend*, di mana tercatat sekitar satu juta wisatawan berkunjung ke Puncak dalam periode 25–29 Januari 2025 (Mahendera, 2025). Lonjakan kunjungan ini berdampak langsung pada peningkatan volume kendaraan, sebagaimana terlihat saat libur panjang Tahun Baru Imlek 2577 Kongzili ketika sekitar 64.000 kendaraan melintas melalui Gerbang Tol Ciawi dalam satu hari (Setiawan, 2026). Sebaliknya, pada hari kerja normal volume kendaraan relatif lebih rendah, yakni sekitar 10.100 kendaraan hingga pukul 09.00 WIB, lebih kecil dibandingkan akhir pekan maupun libur Panjang (Mahendera, 2025). Dalam kondisi lalu lintas normal, jarak dari Jakarta ke Puncak berkisar antara 75 - 90 km dengan estimasi waktu sekitar 1,5 hingga 2 jam. (Oktaviani & Nailufar, 2022). Namun, situasi tersebut berubah drastis pada periode puncak kunjungan, seperti saat Libur Maulid Nabi Muhammad SAW 2024 ketika sekitar 150.000 kendaraan memadati jalur dengan kapasitas hanya 70.000 kendaraan sehingga menyebabkan kemacetan hingga 14 jam (Randa, 2024). Kemacetan ekstrem tersebut tidak hanya menurunkan kenyamanan dan kualitas pengalaman wisata, tetapi juga menimbulkan risiko keselamatan, sebagaimana kasus seorang wisatawan yang meninggal dunia setelah terjebak macet berjam-jam pada September 2024 (Amelia & Mahendra, 2024). Lebih lanjut, peningkatan volume



kendaraan saat periode libur juga berdampak pada tekanan lingkungan, ditunjukkan oleh penurunan kualitas udara di kawasan Puncak ketika aktivitas transportasi meningkat menjelang Hari Raya Idul Fitri (Zakaria & Yulianto, 2023).

Sebagai respons terhadap kondisi tersebut, berbagai kebijakan pengaturan lalu lintas telah diterapkan di kawasan Puncak, seperti sistem ganjil genap, *one way*, dan buka tutup jalur yang diberlakukan secara rutin pada akhir pekan dan hari libur nasional (Tribatanews Polda Jabar, 2025). Kebijakan ini juga diterapkan pada periode libur nasional seperti Imlek 2026, dengan pengawasan bersama Satlantas Polres Bogor dan Dinas Perhubungan di titik-titik strategis seperti Simpang Gadog (Wijaya, 2026). Namun demikian, lonjakan kendaraan tetap terjadi, misalnya 3.300 kendaraan tercatat memasuki kawasan Puncak hanya dalam dua jam pada libur Isra Miraj (Wijaya, 2026). Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun kebijakan pengendalian telah diterapkan, tekanan mobilitas dan potensi *overtourism* di Kawasan Puncak masih menjadi persoalan yang memerlukan penelitian lebih mendalam mengenai efektivitas pengelolaan destinasi dan daya dukung kawasan.

KAJIAN PUSTAKA

Arus Lalu Lintas (*Traffic Flow*)

Arus lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati satu titik pengamatan dalam satu satuan waktu (hari, jam, dan menit) (Akram, 2026). Arus atau volume (V) lalu lintas adalah jumlah kendaraan dalam satuan mobil penumpang (SMP) yang melalui suatu

potongan melintang jalan dalam satuan waktu tertentu (Putranto dalam Arrang & Rangan, 2020).

Arus lalu lintas menurut (Maer et al., 2019) terbagi menjadi 3 dimensi, yaitu:

1) Volume Lalu lintas

Volume arus lalu lintas merupakan jumlah kendaraan yang melewati suatu titik pada segmen jalan selama rentang waktu tertentu, yang dinyatakan dalam satuan kendaraan per satuan waktu (smp/jam) atau (smp/hari).

2) Kecepatan

Kecepatan adalah nilai yang di hitung dari pergerakan kendaraan dalam suatu jarak per satuan waktu. Kecepatan juga didefinisikan sebagai laju suatu pergerakan kendaraan yang dinyatakan dalam suatu km/jam.

3) Kepadatan

Kepadatan adalah jumlah kendaraan yang menempati suatu panjang jalan atau lajur, secara umum diexpresikan dalam kendaraan per kilometer.

Daya Dukung Pariwisata (*Tourism Carrying Capacity*)

UNWTO mendefinisikan daya dukung pariwisata sebagai jumlah maksimum orang yang dapat mengunjungi suatu daerah tujuan wisata pada waktu yang sama, tanpa menyebabkan kerusakan lingkungan fisik, ekonomi dan social budaya serta penurunan kualitas yang tidak dapat diterima (Aliyeva et al., 2020). Daya dukung pariwisata adalah jumlah maksimum wisatawan yang dapat mengunjungi suatu destinasi pada waktu yang sama tanpa menyebabkan kerusakan terhadap lingkungan fisik, ekonomi, dan sosial budaya, serta tanpa menurunkan



kualitas kepuasan wisatawan (Sudiarta & Karini, 2020).

Daya dukung pariwisata menurut (Candraningtyas et al., 2024) terbagi menjadi 3 dimensi, yaitu:

1) Kapasitas Daya Dukung Fisik (*Physical Carrying Capacity*)

Kapasitas daya tampung fisik mewakili kapasitas maksimum untuk secara fisik menampung pengunjung atau wisatawan dalam waktu tertentu.

2) Kapasitas Daya Dukung Nyata (*Real Carrying Capacity*)

Kapasitas daya dukung nyata adalah jumlah kunjungan yang dapat ditampung berdasarkan faktor koreksi, yang diperoleh dari perhitungan kapasitas angkut penumpang untuk menentukan jumlah pengunjung yang dapat diangkut untuk perjalanan.

3) Kapasitas Daya Dukung Efektif (*Effective Carrying Capacity*)

Kapasitas daya dukung efektif menunjukkan kapasitas pengunjung maksimum untuk melestarikan kawasan wisata yang mempertimbangkan kapasitas pengelolaan.

Overtourism

Overtourism menggambarkan situasi di mana dampak pariwisata, pada waktu-waktu tertentu dan di lokasi-lokasi tertentu, melampaui ambang batas kapasitas fisik, ekologis, sosial, ekonomi, psikologis, dan/atau politik (Peeters et al., 2018). *Overtourism* adalah sebuah fenomena yang terjadi ketika jumlah wisatawan yang mengunjungi suatu destinasi mengalami kelebihan kapasitas daya dukung lingkungan dan sosial,

mengakibatkan berbagai dampak negatif (Hm & Hulu, 2025).

Overtourism menurut (Hm & Hulu, 2025) terbagi menjadi 4 dimensi, yaitu:

1) Sosial

Dimensi sosial mengacu pada dampak *overtourism* terhadap kualitas kehidupan sosial-budaya masyarakat lokal, relasi antarwarga, serta hubungan antara wisatawan dan komunitas tuan rumah.

2) Fisik dan Infrastruktur

Dimensi fisik dan infrastruktur berkaitan dengan kapasitas fisik destinasi (ruang, jalan, fasilitas) dan kesiapan infrastruktur pendukung (jalan, transportasi, sanitasi, listrik, parkir, tempat sampah, dan fasilitas publik lainnya).

3) Ekologis

Dimensi ekologis menggambarkan dampak *overtourism* terhadap lingkungan dan daya dukung ekosistem destinasi, seperti kualitas udara, air, tanah, keanekaragaman hayati, serta kondisi ruang terbuka hijau.

4) Ekonomi

Dimensi ekonomi mengukur bagaimana *overtourism* memengaruhi struktur ekonomi lokal, distribusi manfaat, dan keberlanjutan pendapatan dari sektor pariwisata.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian asosiatif, yaitu teknik penelitian yang digunakan untuk memastikan hubungan atau pengaruh antara dua atau lebih variabel. Metode penelitian kuantitatif digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara *random*, pengumpulan



data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Adil et al., 2023).

Populasi dalam penelitian ini adalah pengunjung pada tahun 2025 di Kawasan Puncak Bogor yang berjumlah 9.790.000 orang. Populasi merupakan keseluruhan subjek atau objek yang menjadi sasaran penelitian (Sugiyono, 2023). Sampel merupakan bagian dari populasi yang dipilih untuk mewakili keseluruhan populasi (Sugiyono, 2023). Teknik pengambilan sampel menggunakan *non-probability sampling*, yaitu teknik yang didasarkan pada pertimbangan tertentu serta kemudahan akses terhadap objek penelitian (Dewi et al., 2025). Metode yang digunakan adalah *purposive sampling*, yaitu pemilihan sampel berdasarkan kriteria yang telah ditetapkan oleh peneliti (Asrulla et al., 2023). Jumlah sampel ditentukan menggunakan rumus Slovin dengan tingkat kesalahan 10% (0,1) dan diperoleh hasil sebanyak 99,9 responden yang kemudian dibulatkan menjadi 100 responden.

Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung oleh peneliti melalui metode seperti wawancara, observasi, atau survei (Sulung & Muspawi, 2024) yang dalam penelitian ini diperoleh melalui penyebaran kuesioner kepada wisatawan untuk mengetahui persepsi mengenai kepadatan lalu lintas dan intensitas kunjungan wisatawan di Kawasan Puncak Bogor. Adapun data sekunder merupakan data yang telah tersedia sebelumnya, seperti laporan, arsip, dan publikasi ilmiah

(Sulung & Muspawi, 2024), yang dalam penelitian ini diperoleh dari Dinas Pariwisata Kabupaten Bogor, laporan jumlah kunjungan wisatawan, serta berbagai literatur yang membahas kepadatan lalu lintas, perilaku wisatawan, dan *overtourism*.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui kuesioner dan kajian pustaka. Kuesioner merupakan instrumen yang digunakan untuk memperoleh informasi terkait penelitian melalui serangkaian pertanyaan atau pernyataan yang diberikan kepada responden (Dewi & Sudaryanto, 2020), yang diukur menggunakan skala Likert lima tingkat, yaitu 1 = Sangat Tidak Setuju (STS), 2 = Tidak Setuju (TS), 3 = Netral (N), 4 = Setuju (S), dan 5 = Sangat Setuju (SS). Pilihan skala tersebut digunakan sebagai dasar pengukuran dalam penelitian ini (Likert dalam Suasapha, 2020). Selain itu, kajian pustaka digunakan untuk menelaah berbagai literatur yang telah dipublikasikan sebelumnya guna memperoleh pemahaman teoritis serta temuan penelitian terdahulu yang berkaitan dengan kepadatan lalu lintas, intensitas kunjungan wisatawan, dan *overtourism* (Aprilyada et al., 2023).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Demografi Responden

Dalam penelitian ini, data dikumpulkan melalui penyebaran kuesioner secara *offline* kepada 100 wisatawan yang pernah berkunjung ke Kawasan Puncak Bogor dan mengalami kemacetan di Jalan Raya Puncak. Kuesioner digunakan untuk mengetahui pengaruh arus lalu lintas dan daya dukung



Vol. 4, No. 2, Juli 2026
Hlm 70-87

P-ISSN: 2963-4512
E-ISSN: 2964-4739

pariwisata terhadap *overtourism*. Karakteristik responden yang dianalisis meliputi usia, jenis kelamin, domisili, pekerjaan, dan pendapatan per bulan.

Tabel 1 Demografi Responden

Kategori	Subkategori	Frekuensi	Persen
Jenis Kelamin	Laki Laki	66	66%
	Perempuan	34	34%
Usia	17-25 Tahun	40	40%
	26-35 Tahun	29	29%
	36-45 Tahun	15	15%
	46-55 Tahun	16	16%
	Jabodetabek	83	83%
Domisili Responden	Luar Jabodetabek	17	17%
	Pelajar/Maha siswa	20	20%
Pekerjaan	Ibu Rumah Tangga	15	15%
	Karyawan Swasta	59	59%
	Pegawai Negeri Sipil	2	2%
	Lainnya	4	4%
Pendapatan Perbulan	Rp.1.000.000 - Rp.4.999.999	46	46%
	Rp.5.000.000 - Rp.9.999.999	28	28%
	Di atas Rp.10.000.000	26	26%
	0		

Sumber : Olahan Data Peneliti, 2026

Berdasarkan karakteristik responden, mayoritas responden berjenis kelamin laki-laki (66%), yang berusia 17–25 tahun (40%), serta berasal dari wilayah Jabodetabek (83%). Sebagian besar responden merupakan karyawan swasta (59%), dengan tingkat pendapatan sebesar Rp1.000.000–Rp4.999.999 (46%). Temuan tersebut menunjukkan bahwa Kawasan

Puncak Bogor banyak dikunjungi oleh wisatawan dengan dengan usia produktif yang berasal dari wilayah Jabodetabek serta memiliki penghasilan tetap pada tingkat menengah.

Tabel 2 Interpretasi Skor

Interval	Kategori
1,0 – 1,8	Sangat Rendah
1,8 – 2,6	Rendah
2,6 – 3,4	Cukup
3,4 – 4,2	Tinggi
4,2 – 5,0	Sangat Tinggi

Sumber: Hasan, 2021

Jawaban responden yang dikumpulkan terkait pernyataan-pernyataan pada variabel penelitian diolah menggunakan analisis deskriptif dengan skala penilaian 1 sampai 5. Selanjutnya, nilai rata-rata (*mean*) dihitung untuk memperoleh interpretasi yang menggambarkan tingkat penilaian responden terhadap variabel yang diteliti.

Variabel Arus Lalu Lintas (X1) memperoleh rata-rata total skor sebesar 3,00 yang termasuk dalam kategori cukup, menunjukkan bahwa wisatawan merasakan adanya volume kendaraan yang tinggi serta pergerakan lalu lintas melambat hingga kondisi jenuh atau macet. Nilai rata-rata setiap indikator berada pada rentang 3,00–3,00, yang mengindikasikan bahwa penilaian responden terhadap seluruh aspek arus lalu lintas relatif konsisten.

Variabel Daya Dukung Pariwisata (X2) memperoleh rata-rata total skor sebesar 3,94 yang termasuk dalam kategori tinggi dan cenderung sangat tinggi, menunjukkan bahwa wisatawan merasakan keterbatasan ruang yang tersedia per orang yang menyebabkan

penurunan kelancaran mobilitas. Nilai rata-rata setiap indikator berada pada rentang 3,91–4,03, yang mengindikasikan bahwa penilaian responden terhadap seluruh aspek daya dukung pariwisata relatif konsisten.

Variabel *Overtourism* (Y) memperoleh rata-rata total skor sebesar 3,23 yang termasuk dalam kategori cukup dan cenderung tinggi, menunjukkan bahwa wisatawan mulai merasakan adanya tekanan akibat tingginya aktivitas pariwisata seperti penurunan kepuasan berwisata, adanya kemacetan ekstrem hingga timbulnya ketergantungan berlebih pada pariwisata massal tanpa diversifikasi. Nilai rata-rata setiap indikator berada pada rentang 3,12–3,31, yang mengindikasikan bahwa penilaian responden terhadap seluruh aspek *overtourism* relatif konsisten.

Uji Validitas

Hasil uji validitas pada variabel Arus Lalu Lintas (X1) menunjukkan bahwa seluruh item pernyataan memiliki nilai r hitung berkisar antara 0,849 hingga 0,891, lebih besar daripada r tabel sebesar 0,1966 ($n = 100$; $df = 98$; $\alpha = 0,05$). Selain itu, seluruh item memiliki nilai signifikansi (Sig. 2-tailed) sebesar .000 ($< 0,05$). Instrumen dinyatakan valid apabila nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 (Sugiyono dalam Nanincova, 2019).

Hasil uji validitas pada variabel Daya Dukung Pariwisata (X2) menunjukkan bahwa seluruh item pernyataan memiliki nilai r hitung berkisar antara 0,847 hingga 0,963, lebih besar daripada r tabel sebesar 0,1966 ($n = 100$; $df = 98$; $\alpha = 0,05$). Selain itu, seluruh item

memiliki nilai signifikansi (Sig. 2-tailed) sebesar .000 ($< 0,05$). Instrumen dinyatakan valid apabila nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 (Sugiyono dalam Nanincova, 2019).

Hasil uji validitas pada variabel *Overtourism* (Y) menunjukkan bahwa seluruh item pernyataan memiliki nilai r hitung berkisar antara 0,639 hingga 0,798, lebih besar daripada r tabel sebesar 0,1966 ($n = 100$; $df = 98$; $\alpha = 0,05$). Selain itu, seluruh item memiliki nilai signifikansi (Sig. 2-tailed) sebesar .000 ($< 0,05$). Instrumen dinyatakan valid apabila nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 (Sugiyono dalam Nanincova, 2019).

Uji Reliabilitas

Tabel 3 Uji Reliabilitas Arus Lalu Lintas (X1)

<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
.938	6

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 3, nilai *Cronbach's Alpha* pada variabel Arus Lalu Lintas (X1) sebesar 0,938. Sehingga memenuhi kriteria reliabilitas serta mampu menghasilkan data yang konsisten dan layak digunakan dalam pengumpulan data penelitian. Uji reliabilitas dilakukan dengan metode Cronbach's Alpha, dan dinyatakan reliabel apabila nilai Alpha lebih besar dari 0,60 (Sugiyono, 2017).

Tabel 4 Uji Reliabilitas Daya Dukung Pariwisata (X2)

<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
.954	7

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 4.10, nilai *Cronbach's Alpha* pada variabel Daya Dukung Pariwisata (X2) sebesar 0,954,

sehingga memenuhi kriteria reliabilitas serta mampu menghasilkan data yang konsisten dan layak digunakan dalam pengumpulan data penelitian. Uji reliabilitas dilakukan dengan metode Cronbach's Alpha, dan dinyatakan reliabel apabila nilai Alpha lebih besar dari 0,60 (Sugiyono, 2017).

Tabel 5 Uji Reliabilitas *Overtourism* (Y)

Cronbach's Alpha	N of Items
.874	9

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 5, nilai *Cronbach's Alpha* pada variabel *Overtourism* (Y) sebesar 0,874, sehingga memenuhi kriteria reliabilitas serta mampu menghasilkan data yang konsisten dan layak digunakan dalam pengumpulan data penelitian. Uji reliabilitas dilakukan dengan metode Cronbach's Alpha, dan dinyatakan reliabel apabila nilai Alpha lebih besar dari 0,60 (Sugiyono, 2017).

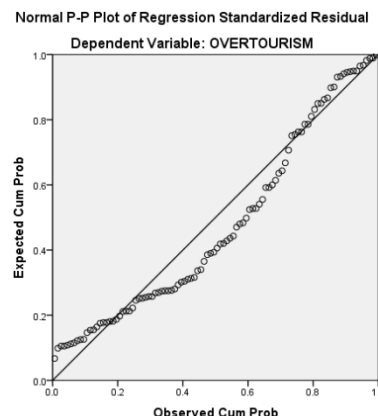
Uji Normalitas

Tabel 6 Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	2.72005650
Most Extreme Differences	Absolute	.126
	Positive	.126
	Negative	-.086
Kolmogorov-Smirnov Z		1.257
Asymp. Sig. (2-tailed)		.085

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Gambar 1 Uji Normalitas *Normal P-P Plot*



Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 6, hasil uji normalitas menunjukkan bahwa model regresi dalam penelitian ini telah memenuhi asumsi normalitas. Berdasarkan hasil uji *One-Sample Kolmogorov-Smirnov* terhadap nilai *Unstandardized Residual*, diperoleh jumlah sampel (N) sebanyak 100 responden dengan nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* sebesar 0,085. Nilai tersebut lebih besar dari 0,05 sehingga H_0 diterima dan H_1 ditolak, yang menunjukkan bahwa sebaran error atau residual pada model regresi berdistribusi normal. Data dianggap normal jika nilai signifikansi (Sig.) pada uji *Kolmogorov-Smirnov* lebih besar dari 0,05 (Sugiyono, 2017). Hasil tersebut juga didukung oleh Gambar 1 yang menunjukkan grafik *Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual*, di mana titik-titik residual menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal. Hal ini mengindikasikan bahwa distribusi residual mendekati distribusi normal.

Uji Multikolinearitas

Tabel 7 Uji Multikolinearitas

Coefficients^a								
<i>Model</i>		<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>	<i>Collinearity Statistics</i>	
		<i>B</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Beta</i>			<i>Tolerance</i>	<i>VIF</i>
1	(Constant)	3.908	1.464		2.671	.009		
	ARUS LALU LINTAS	.449	.038	.572	11.969	.000	.976	1.025
	DAYA DUKUNG							
	PARIWISATA	.618	.050	.592	12.392	.000	.976	1.025

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 7, hasil uji multikolinearitas pada variabel Arus Lalu Lintas (X1) dan Daya Dukung Pariwisata (X2) masing-masing memiliki nilai Tolerance sebesar 0,976 dan nilai Variance Inflation Factor (VIF) sebesar

1,025, sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi dalam penelitian ini tidak mengalami gejala multikolinearitas. Jika nilai VIF < 10 dan Tolerance > 0,1 maka dinyatakan tidak terjadi multikolinearitas (Mardiatmoko, 2020).

Uji Heteroskedastisitas

Tabel 8 Uji Heteroskedastisitas

Coefficients^a						
<i>Model</i>		<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
		<i>B</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Beta</i>		
1	(Constant)	1.655	.828		1.998	.048
	ARUS LALU LINTAS	.019	.021	.093	.906	.367
	DAYA DUKUNG					
	PARIWISATA	.008	.028	.030	.289	.773

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 8, hasil uji heteroskedastisitas pada variabel Arus Lalu Lintas (X1) memiliki nilai signifikansi (*Sig.*) sebesar 0,367, sedangkan variabel Daya Dukung Pariwisata (X2) memiliki nilai signifikansi sebesar 0,773, sehingga dapat disimpulkan

bahwa model regresi dalam penelitian ini tidak mengalami gejala heteroskedastisitas. Jika nilai signifikansi antara variabel independen dengan absolut residual > 0,05 maka tidak terjadi heteroskedastisitas (Mardiatmoko, 2020).

Uji Autokorelasi

Tabel 9 Uji Autokorelasi

Model Summary^b					
<i>Model</i>	<i>R</i>	<i>R Square</i>	<i>Adjusted R Square</i>	<i>Std. Error of the Estimate</i>	<i>Durbin-Watson</i>
1	.885 ^a	.784	.779	2.748	2.269

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 9, diperoleh hasil uji autokorelasi dengan nilai *Durbin-Watson (DW)* sebesar 2,269, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala autokorelasi pada model regresi. Uji

autokorelasi dapat dilakukan dengan pengujian Durbin Watson (DW) dengan kriteria pengambilan keputusannya: $1,65 < DW < 2,35$, artinya tidak terjadi autokorelasi (Mardiatmoko, 2020).

Uji Regresi Linear Berganda

Tabel 10 Uji Regresi Linear Berganda

Coefficients^a						
<i>Model</i>		<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
		<i>B</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Beta</i>		
1	(Constant)	3.908	1.464		2.671	.009
	ARUS LALU LINTAS	.449	.038	.572	11.969	.000
	DAYA DUKUNG PARIWISATA	.618	.050	.592	12.392	.000

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 10, uji regresi linear berganda diperoleh nilai signifikansi (Sig.) sebesar 0,000 pada variabel Arus Lalu Lintas (X1) dan Daya Dukung Pariwisata (X2), yang berarti lebih kecil dari 0,05. Regresi linear berganda adalah analisis regresi yang menjelaskan hubungan antara peubah respon (variabel dependen) dengan faktor-faktor yang mempengaruhi lebih dari satu prediktor (variabel independen) (Triyanto et al., 2019). Kriteria pengambilan Keputusan yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai Sig. $< 0,05$, maka H_1 diterima dan H_0 ditolak, yang

menunjukkan terdapat pengaruh signifikan variabel independen terhadap variabel dependen.

2. Jika nilai Sig. $> 0,05$, maka H_1 ditolak dan H_0 diterima, yang menunjukkan tidak terdapat pengaruh signifikan variabel independen terhadap variabel dependen.

Berdasarkan nilai Sig. sebesar $0,000 < 0,05$, maka H_1 diterima dan H_0 ditolak, sehingga menunjukkan bahwa variabel Arus Lalu Lintas (X1) dan Daya Dukung Pariwisata (X2) berpengaruh signifikan terhadap *Overtourism* (Y) di Kawasan Puncak Bogor.

Uji T (Parsial)

Tabel 11 Uji T (Parsial)

<i>Coefficients^a</i>						
<i>Model</i>		<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>
		<i>B</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Beta</i>		
1	(Constant)	3.908	1.464		2.671	.009
	ARUS LALU LINTAS	.449	.038	.572	11.969	.000
	DAYA DUKUNG PARIWISATA	.618	.050	.592	12.392	.000

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 11, hasil uji t (parsial) menunjukkan nilai t hitung variabel Arus Lalu Lintas (X1) sebesar 11,969 dan Daya Dukung Pariwisata (X2) sebesar 12,392. Uji T digunakan dalam menentukan apakah variabel independen memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Jika nilai t hitung > t tabel atau nilai signifikansi uji t < 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa secara parsial variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (Ghozali dalam Nanincova, 2019). Dengan kriteria pengambilan keputusan:

1. Jika nilai t hitung > t tabel, maka H₁ diterima dan H₀ ditolak.

2. Jika nilai t hitung < t tabel, maka H₁ ditolak dan H₀ diterima.

Dengan jumlah sampel 100 responden dan 2 variabel independen, diperoleh nilai t tabel sebesar 1,985 pada taraf signifikansi 5% ($\alpha = 0,05$) dan derajat kebebasan (df) = 97. Karena nilai t hitung Arus Lalu Lintas (11,969) > t tabel (1,985) dan nilai t hitung Daya Dukung Pariwisata (12,392) > t tabel (1,985), maka H₁ diterima dan H₀ ditolak. Dengan demikian, variabel Arus Lalu Lintas (X1) dan Daya Dukung Pariwisata (X2) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap *Overtourism* (Y) di Kawasan Puncak Bogor.

Uji F (Simultan)

Tabel 12 Uji F (Simultan)

<i>ANOVA^a</i>						
<i>Model</i>		<i>Sum of Squares</i>	<i>df</i>	<i>Mean Square</i>	<i>F</i>	<i>Sig.</i>
1	Regression	2652.038	2	1326.019	175.602	.000 ^b
	Residual	732.472	97	7.551		
	Total	3384.510	99			

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 12, hasil uji F (simultan) menunjukkan nilai F hitung sebesar 175,602 dengan nilai signifikansi (Sig.) sebesar 0,000. Uji F bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh-

pengaruh simultan (bersama-sama) yang diberikan variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) (Aryani & Gustian, 2020). Dengan kriteria pengambilan keputusan:

1. Jika nilai F hitung $> F$ tabel, maka H_1 diterima dan H_0 ditolak.
2. Jika nilai F hitung $< F$ tabel, maka H_1 ditolak dan H_0 diterima.

Dengan jumlah sampel 100 responden, jumlah variabel independen sebanyak 2 variabel, diperoleh nilai F tabel sebesar 3,09 pada taraf signifikansi 5% ($\alpha = 0,05$) dengan derajat kebebasan (df) = 97. Karena nilai F hitung = 175,602 lebih besar dari F tabel = 3,09 serta nilai signifikansi $0,000 < 0,05$, maka H_1 diterima dan H_0 ditolak. Dengan demikian, variabel Arus Lalu Lintas (X_1) dan Daya Dukung Pariwisata (X_2) secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *Overtourism* (Y) di Kawasan Puncak Bogor.

Uji Koefisien Korelasi

Tabel 13 Interval Koefisien Uji Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Sangat Rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Cukup
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat Kuat

Sumber: Mustafa, 2023

Koefisien korelasi memiliki nilai yang berkisar antara -1 sampai +1, di mana koefisien korelasi +1 menunjukkan bahwa kedua variabel tersebut sangat terkait secara positif (linier), koefisien korelasi -1 mengindikasikan bahwa dua variabel berhubungan sempurna secara negatif (linier), sedangkan koefisien korelasi 0 menunjukkan bahwa tidak ada hubungan linier antara kedua variabel yang diteliti (Gogtay & Thatte Mustafa, 2023).

Tabel 14 Uji Koefisien Korelasi Arus Lalu Lintas (X_1) terhadap *Overtourism* (Y)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.664 ^a	.441	.435	4.394

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 14, diperoleh nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0,664 antara variabel Arus Lalu Lintas (X_1) terhadap *Overtourism* (Y). Koefisien korelasi adalah koefisien yang menggambarkan tingkat keeratan hubungan linier antara dua variabel atau lebih (Aprilyada et al., 2023). Nilai tersebut menunjukkan hubungan antara arus lalu lintas dengan *overtourism* berada pada kategori kuat pada rentang 0,60 – 0,799 artinya arus lalu lintas memiliki hubungan yang kuat terhadap kondisi *overtourism* di kawasan penelitian.

Tabel 15 Uji Koefisien Korelasi Daya Dukung Pariwisata (X_2) terhadap *Overtourism* (Y)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.681 ^a	.464	.458	4.303

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 15, diperoleh nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0,681 antara variabel Daya Dukung Pariwisata (X_2) terhadap *Overtourism* (Y). Koefisien korelasi adalah koefisien yang menggambarkan tingkat keeratan hubungan linier antara dua variabel atau lebih (Aprilyada et al., 2023). Nilai tersebut menunjukkan hubungan antara daya dukung pariwisata dengan

overtourism berada pada kategori kuat pada rentang 0,60 – 0,799 artinya daya dukung pariwisata memiliki hubungan yang kuat terhadap kondisi *overtourism* di kawasan penelitian.

Tabel 16 Uji Koefisien Korelasi Arus lalu Lintas (X1) dan Daya Dukung Pariwisata (X2) terhadap *Overtourism* (Y)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.885 ^a	.784	.779	2.748

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 16, diperoleh nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0,885 antara variabel Arus Lalu Lintas (X1) dan Daya Dukung Pariwisata (X2) terhadap *Overtourism* (Y). Koefisien korelasi adalah koefisien yang menggambarkan tingkat keeratan hubungan linier antara dua variabel atau lebih (Aprilyada et al., 2023). Nilai tersebut menunjukkan hubungan antara arus lalu lintas dan daya dukung pariwisata dengan *overtourism* berada pada kategori sangat kuat pada rentang 0,80 – 0,1000 artinya arus lalu lintas dan daya dukung pariwisata memiliki hubungan yang sangat kuat terhadap kondisi *overtourism* di kawasan penelitian.

Uji Koefisien Determinasi

Tabel 17 Uji Koefisien Determinasi Arus Lalu Lintas (X1) terhadap *Overtourism* (Y)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.664 ^a	.441	.435	4.394

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 17, diperoleh nilai R Square sebesar 0,441 atau 44,1% antara variabel Arus Lalu Lintas (X1) terhadap *Overtourism* (Y). Koefisien determinasi digunakan untuk mengukur seberapa besar variabel bebas mampu menjelaskan variasi variabel terikat (Sugiyono, 2017). Nilai tersebut menunjukkan bahwa variabel Arus Lalu Lintas (X1) mampu menjelaskan variasi perubahan pada variabel *Overtourism* (Y) sebesar 44,1%, sedangkan sisanya sebesar 55,9% dijelaskan oleh variabel lain di luar model penelitian yang tidak dianalisis dalam penelitian ini.

Tabel 18 Uji Koefisien Determinasi Daya Dukung Pariwisata (X2) terhadap *Overtourism* (Y)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.681 ^a	.464	.458	4.303

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 18, diperoleh nilai R Square sebesar 0,464 atau 46,4% antara variabel Daya Dukung Pariwisata (X2) terhadap *Overtourism* (Y). Koefisien determinasi digunakan untuk mengukur seberapa besar variabel bebas mampu menjelaskan variasi variabel terikat (Sugiyono, 2017). Nilai tersebut menunjukkan bahwa variabel Daya Dukung Pariwisata (X2) mampu menjelaskan variasi perubahan pada variabel *Overtourism* (Y) sebesar 46,4%, sedangkan sisanya sebesar 53,6% dijelaskan oleh variabel lain di luar model penelitian yang tidak dianalisis dalam penelitian ini.



Vol., No., Juli/Januari 20...
Hlm 1-.....

P-ISSN: 2963-4512
E-ISSN: 2964-4739

Tabel 19 Uji Koefisien Determinasi Arus Lalu Lintas (X1) dan Daya Dukung Pariwisata (X2) terhadap *Overtourism* (Y)

<i>Model Summary</i>				
<i>Model</i>	<i>R</i>	<i>R Square</i>	<i>Adjusted R Square</i>	<i>Std. Error of the Estimate</i>
1	.885 ^a	.784	.779	2.748

Sumber: Olahan Data SPSS v20, 2026

Berdasarkan Tabel 18, diperoleh nilai R Square sebesar 0,784 atau 78,4% antara variabel Daya Dukung Pariwisata (X2) terhadap *Overtourism* (Y). Koefisien determinasi digunakan untuk mengukur seberapa besar variabel bebas mampu menjelaskan variasi variabel terikat (Sugiyono, 2017). Nilai tersebut menunjukkan bahwa variabel Arus Lalu Lintas (X1) dan Daya Dukung Pariwisata (X2) mampu menjelaskan variasi perubahan pada variabel *Overtourism* (Y) sebesar 78,4%, sedangkan sisanya sebesar 21,6% dijelaskan oleh variabel lain di luar model penelitian yang tidak dianalisis dalam penelitian ini.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, kondisi arus lalu lintas dan daya dukung pariwisata di Kawasan Puncak Bogor menunjukkan adanya tekanan terhadap kapasitas kawasan yang berpotensi mendorong terjadinya *overtourism*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa arus lalu lintas dan daya dukung pariwisata berpengaruh positif dan signifikan terhadap *overtourism*, yang berarti semakin tinggi kepadatan lalu lintas dan semakin terbatas kemampuan kawasan dalam mengakomodasi aktivitas wisata, maka semakin tinggi kecenderungan terjadinya *overtourism*. Temuan ini

menunjukkan bahwa peningkatan jumlah dan pergerakan wisatawan perlu diimbangi dengan pengelolaan destinasi yang optimal agar tidak menurunkan kualitas pengalaman wisata maupun fungsi kawasan. Untuk mengatasi kondisi tersebut, Satlantas dan Dishub Kabupaten Bogor perlu meningkatkan pengaturan serta pengendalian arus kendaraan pada periode kunjungan tinggi, manajemen destinasi dan pengelola kawasan perlu melakukan pemeliharaan jalur wisata serta pengelolaan kapasitas kawasan secara berkala, sedangkan Pemda Kabupaten Bogor dan Disparekraf Kabupaten Bogor perlu memperkuat pengendalian jumlah kunjungan serta mengembangkan pemerataan persebaran wisatawan melalui pengelolaan destinasi yang berkelanjutan. Upaya tersebut diharapkan dapat menjaga keseimbangan antara aktivitas wisata dan kapasitas kawasan sehingga mampu meminimalkan risiko *overtourism* serta menciptakan pengalaman wisata yang lebih nyaman dan berkelanjutan di Kawasan Puncak Bogor.

DAFTAR PUSTAKA

- Adil, A., Liana, Y., Mayasari, R., Sintia, A., Rida, L., Fahmy, R., Saputri, R., Jayatmi, I., Budi, E., Angga, S., Permana, A., Mujibur, M., Deddy, R., Citra, N., Mario, A., Bani, D., Bani, G. A., Haslinah, A., & Wijoyo, E. B. (2023). *Metode Penelitian Kuantitatif Dan Kualitatif: Teori Dan Praktik* Get Press Indonesia.
- Aliyeva, Z., Farabi, A., & Saidullayev, S. (2020). *Assessment Of Recreation Carrying Capacity Of Ile-Alatau*



Vol., No., Juli/Januari 20...
Hlm 1-.....

P-ISSN: 2963-4512
E-ISSN: 2964-4739

- National Park In Kazakhstan. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 29(2), 460–471. <https://doi.org/10.30892/gtg.2>
- Amelia, M., & Mahendra, Ri. A. (2024, September 16). Wisatawan Meninggal Saat Wisata di Puncak, Polisi Ungkap Penyebabnya. <https://news.detik.com/berita/d-7542423/wisatawan-meninggal-saat-wisata-di-puncak-polisi-ungkap-penyebabnya?>
- Aprilyada, G., Akbar Zidan, M., Adypon Ainunisa, R., & Winarti, W. (2023). Peran Kajian Pustaka Dalam Penelitian Tindakan Kelas. *Jurnal Kreativitas Mahasiswa*, 1(2), 2023.
- Arrang, A. T., & Rangan, R. (2020). Arus Lalu Lintas, Kapasitas Dan Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Dalam Kota Rantepao (Number 1).
- Aryani, Y., & Gustian, D. (2020). Sistem Informasi Penjualan Barang Dengan Metode Regresi Linear Berganda Dalam Prediksi Pendapatan Perusahaan. *Jurnal Sistem Informasi Dan Teknologi Informasi*, 2(2), 39–51.
- Asrulla, Risnita, Jailani, M. S., & Jeka, F. (2023). Populasi dan Sampling (Kuantitatif), Serta Pemilihan Informan Kunci (Kualitatif) dalam Pendekatan Praktis. 7.
- Candraningtyas, A. N., Eriawan, A. L., Kurnianingtyas, B. L., Azizah, N., Laila, Q. N., Nugroho, S. F., Nuraziizah, T., Lusiana, V., & Budiani, S. R. (2024). An analysis of the carrying capacity of Lokawisata Baturraden in Banyumas Regency to support sustainable tourism. *Jurnal Pendidikan Geografi: Kajian, Teori, Dan Praktek Dalam Bidang Pendidikan Dan Ilmu Geografi*, 29(2). <https://doi.org/10.17977/um017v29i22024p196-207>
- Dewi, I., Khotimah, H., Nasution, R., Hariyati, T., & Rusli, A. (2025). Teori Populasi Dan Pengambilan Sampel. 14. <https://doi.org/10.47783/literasiologi.v9i4>
- Dewi, S. K., & Sudaryanto, A. (2020). Validitas dan Reliabilitas Kuisioner Pengetahuan, Sikap dan Perilaku Pencegahan Demam Berdarah.
- Hm, F., & Hulu, M. (2025). Kajian Fenomena Overtourism di Kawasan Wisata di Bali dan Pengelolaannya. *Jurnal Ilmiah Global Education*, 6(3), 2026–2034. <https://doi.org/10.55681/jige.v6i3.4166>
- Maer, J., Lefrandt, L. I. R., & Timboeleng, J. A. (2019). Analisis Pengaruh U-Turn Terhadap Karakteristik Arus Lalu Lintas Di Ruas Jalan Robert Wolter Monginsidi Kota Manado. *Jurnal Sipil Statik*, 7(12), 1569–1584.
- Mahendera, R. A. (2025). Pj Bupati Bogor Sebut Sejuta Wisatawan ke Puncak di Libur Isra Mikraj-Imlek .
- Mardiatmoko, G. (2020). Pentingnya Uji Asumsi Klasik Pada Analisis Regresi Linier Berganda (Studi



Vol., No., Juli/Januari 20...
Hlm 1-.....

P-ISSN: 2963-4512
E-ISSN: 2964-4739

- Kasus Penyusunan Persamaan Allometrik Kenari Muda . 14(3).
- Mustafa, P. S. (2023). Analisis Uji R Berganda dan Uji Lanjut dalam Statistik Inferensial pada Penelitian Pendidikan Jasmani. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 2023(5), 571–593. <https://doi.org/10.5281/zenodo.7758162>
- Nanincova, N. (2019). PENGARUH KUALITAS LAYANAN TERHADAP KEPUASAN PELANGGAN NOACH CAFE AND BISTRO. 7(2).
- Oktavianur, T., & Nailufar, N. N. (2022). Lama Perjalanan Jakarta - Puncak dan jalurny. <https://megapolitan.kompas.com/read/2022/09/17/00150021/lama-perjalanan-jakarta-puncak-dan-jalurnya>
- Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J., Isaac, R., Mitas, O., Moretti, S., Nawijn, J., Papp, B., & Postma, A. (2018). Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses.
- Randa, T. (2024, September 17). Macet “Horor” di Puncak: Niat Healing Malah Pusing Baca artikel detikTravel, "Macet “Horor” di Puncak: Niat Healing Malah Pusing. <https://travel.detik.com/travel-news/d-7543334/macet-horor-di-puncak-niat-healing-malah-pusing>. Download Apps Detikcom Sekarang <https://apps.detik.com/detik/>
- Setiawan, M. F. (2026). Polres Bogor rekayasa lalu lintas Puncak selama libur Imlek. <https://www.antaranews.com/berita/5418502/polres-bogor-rekayasa-lalu-lintas-puncak-selama-libur-imlek?>
- Suasapha, A. H. (2020). Skala Likert Untuk Penelitian Pariwisata; Beberapa Catatan Untuk Menyusunnya Dengan Baik. *JURNAL KEPARIWISATAAN*, 19(1), 26–37. <https://doi.org/10.52352/jpar.v19i1.407>
- Sudiarta, N., & Karini, N. M. O. (2020). Analisis Dampak Dan Daya Dukung Pariwisata Daya Tarik Wisata Tanah Lot Di Kecamatan Kediri, Kabupaten Tabanan. 10(2).
- Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Alfabeta.
- Sugiyono. (2023). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D.
- Sulung, U., & Muspawi, M. (2024). MEMAHAMI SUMBER DATA PENELITIAN : PRIMER, SEKUNDER, DAN TERSIER. 5.
- Tribatanews Polda Jabar. (2025, October 15). Rekayasa Lalu Lintas di Puncak Bogor Akhir Pekan Ini, Ganjil Genap dan One Way Diberlakukan. <https://tribatanews.jabar.polri.go.id/rekayasa-lalu-lintas-di-puncak-bogor-akhir-pekan-ini-ganjil-genap-dan-one-way-diberlakukan/>



- Triyanto, E., Sismoro, H., & Laksito, A. D. (2019). Implementasi Algoritma Regresi Linear Berganda Untuk Memprediksi Produksi Padi Di Kabupaten Bantul. *Rabit : Jurnal Teknologi Dan Sistem Informasi Univrab*, 4(2), 66–75. <https://doi.org/10.36341/rabit.v4i2.666>
- Wijaya, Y. S. (2026a, February 16). Jalur wisata Puncak Bogor padat kendaraan saat libur Isra Mikraj. Wijaya, Julius Satria. <https://ramadhan.antaranews.com/foto/5355721/jalur-wisata-puncak-bogor-padat-kendaraan-saat-libur-isra-mikraj>
- Wijaya, Y. S. (2026b, February 26). Kepadatan jalur Puncak Bogor saat libur Imlek.
- Yustanto, H. (2025). Arah Puncak Bogor Macet 3 Kilometer, Polisi Berlakukan One Way.
- Zakaria, S., & Yulianto, A. (2023, May). Kualitas Udara di Puncak Buruk: Aktivitas Transportasi dan Bakar Sampah Jadi Penyebabnya. <https://rejabar.republika.co.id/berita/ru4d6h396/kualitas-udara-di-puncak-buruk-aktivitas-transportasi-dan-bakar-sampah-jadi-penyebabnya?>