

LAPORAN MAGANG II
ANALISIS HUBUNGAN CORRECTIVE MAINTENANCE
KOMPONEN KRITIKAL TERHADAP ANGKA KEJADIAN
LAKA LANTAS PADA ARMADA BUS PO GUNUNG HARTA



Disusun oleh :
ADINDA SYIFA FARYANI PUTRI SHALWANDA
22.02.1031

PROGRAM STUDI TEKNOLOGI REKAYASA OTOMOTIF
POLITEKNIK KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN
TEGAL
2026

LAPORAN MAGANG II
ANALISIS HUBUNGAN *CORRECTIVE MAINTENANCE*
KOMPONEN KRITIKAL TERHADAP ANGKA KEJADIAN
LAKA LANTAS PADA ARMADA BUS PO GUNUNG HARTA



Disusun oleh:

Adinda Syifa Faryani Putri Shalwanda

22.02.1031


Mengetahui dan mengesahkan:

Tanggal: 18/2
/2024

Kepala Direktur


I Gede Yoyok Santoso, S.T.

Koordinator Lapangan


Hendro Purnomo Hadi

HALAMAN PERSETUJUAN
LAPORAN MAGANG II
ANALISIS HUBUNGAN CORRECTIVE MAINTENANCE
KOMPONEN KRITIKAL TERHADAP ANGKA KEJADIAN
LAKA LANTAS PADA ARMADA BUS PO GUNUNG HARTA

Disusun oleh:

Adinda Syifa Faryani Putri Shalwanda

22.02.1031

Telah disetujui

Tanggal: 18 Februari 2026

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Teknologi Rekayasa Otomotif



Dr. Ery Muthoriq, S.T., M.T.
NIP. 198307042009121004

Dosen Pembimbing



Faris Humami, M.Eng
NIP. 199011102019021002

HALAMAN PENGESAHAN
LAPORAN MAGANG II
ANALISIS HUBUNGAN CORRECTIVE MAINTENANCE
KOMPONEN KRITIKAL TERHADAP ANGKA KEJADIAN
LAKA LANTAS PADA ARMADA BUS PO GUNUNG HARTA

Disusun oleh:
Adinda Syifa Faryani Putri Shalwanda
22021031

Telah diseminarkan
Tanggal: 18 Februari 2026

Penguji 1

Tanda Tangan

Faris Humami, M.Eng
NIP. 199011102019021002



Penguji 2

Tanda Tangan

Hendro Purnomo Hadi



Mengetahui,
Ketua Program Studi
Teknologi Rekayasa Otomotif



Dr. Ery Muthoriq, M.T.
NIP. 198307042009121004

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Adinda Syifa Faryani Putri Shalwanda

Notar : 22021031

Program Studi : D-IV Teknologi Rekayasa Otomotif

Dengan ini saya menyatakan bahwa Laporan Magang II berjudul "ANALISIS HUBUNGAN CORRECTIVE MAINTENANCE KOMPONEN KRITIKAL TERHADAP ANGKA KEJADIAN LAKA LANTAS PADA ARMADA BUS PO GUNUNG HARTA" bersifat asli atau original dan bukan merupakan karya yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh pihak lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah serta disebutkan dalam daftar pustaka. Apabila terbukti bahwa Laporan magang II ini merupakan hasil karya pihak lain, kami bersedia mempertanggungjawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Poiteknik Keselamatan Transportasi Jalan.

Malang, 8 Januari 2026

Yang menyatakan,



Adinda Syifa Faryani P.S

Notar: 22.02.1031

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah SWT atas segala karunia, karunia, dan petunjuk-Nya sehingga laporan magang ini dapat diselesaikan dengan baik. Kami ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas dukungan dan bimbingan seluruh pihak yang membantu selama proses penulisan laporan magang ini.

Proses perjalanan magang ini bukan tanpa hambatan, namun atas izin-Nya dan kerja keras kami, segala hambatan dapat kita atasi dengan bijak. Pada Kesempatan ini, kami ingin mengucapkan rasa terima kasih secara tulus kepada:

1. Bapak Bambang Istiyanto, S.Si.T., M.T., selaku Direktur Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.
2. Bapak Dr. Ery Muthoriq, M.T., selaku Ketua Program Studi Teknologi Rekayasa Otomotif.
3. Bapak Faris Humami, M.Eng., selaku Dosen Pembimbing.
4. Bapak I Gede Yoyok Santoso selaku Direktur Utama PT. Gunung Harta Transport Solution
5. Bapak Hendro Purnomo Hadi selaku Pembimbing Lapangan selama melaksanakan magang di PT. Gunung Harta Transport Solution
6. Seluruh pejabat fungsional PT. Gunung Harta Transport Solution yang telah memberikan arahan selama magang ini berlangsung.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih memiliki keterbatasan. Oleh sebab itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan agar penelitian serupa dapat dikembangkan menjadi lebih baik di masa mendatang. Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca dan semua pihak yang berkepentingan.

Malang, 8 Januari 2026

Yang menyatakan,



Adinda Syifa Faryani P.S.

Notar: 22.02.1031

DAFTAR ISI

LAPORAN MAGANG II	i
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
HALAMAN PERNYATAAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Tujuan	2
I.3 Manfaat Penelitian	2
I.4 Ruang Lingkup	3
I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang	3
I.6 Sistematika Penulisan Laporan	3
BAB II GAMBARAN UMUM	5
II.1 Profil Perusahaan	5
II.2 Visi dan Misi	6
II.3 Struktur Organisasi	6
II.3.1 Stuktur Organisasi	7
II.3.2 Susunan Organisasi PT Gunung Harta Transport Solution	7
II.3.3 Tugas dan Fungsi	9
II.4 Armada Bus PO Gunung Harta	13
II.5 Kebijakan Keselamatan dan Perawatan Armada	23
II.6 Keterkaitan Perawatan Armada dengan Keselamatan Lalu Lintas	25
BAB III PELAKSANAAN KEGIATAN MAGANG	30
III.1 Deskripsi Kegiatan Magang	30
III.1.1 Observasi Kegiatan Corrective Maintenance	30
III.1.2 Pengumpulan Data Kecelakaan Lalu Lintas.....	31
III.1.3 Wawancara dengan Teknisi dan Manajer Armada	46
III.2 Metode Pengumpulan Data	48

III.3 Alat dan Bahan yang Digunakan	49
III.3.1 Alat Pengumpulan Data	49
III.3.2 Bahan yang Digunakan dalam Proses Pemeliharaan	49
III.4 Prosedur Corrective Maintenance yang Diamati	51
III.4.1 Pemeriksaan Setelah Operasi (Post Trip inspection)	52
III.4.2 Pemeriksaan Berkala dan Tindak Lanjut.....	53
III.5 Teknik Analisis Data dan Pengolahan Data.....	55
III.5.1 Pengolahan Data Kecelakaan.....	56
III.5.2 Pengolahan Data Pemeliharaan.....	71
III.5.3 Analisis Hubungan CM dengan Kecelakaan Lalu Lintas	72
III.5.4 Teknik Analisis Data	72
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	75
IV.1 Proses dan Pelaksanaan CM Komponen Kritisal	75
IV.1.1 Identifikasi Komponen Kritisal berdasarkan Kejadian Laka.....	75
IV.1.2 Prosedur Standar CM dan Penerapannya pada Kasus.....	76
IV.1.3 Analisis Gap antara Prosedur dan Praktik Lapangan.....	77
IV.2 Analisis Hubungan Corrective Maintenance dengan Angka Kejadian Kecelakaan	78
IV.2.1 Dasar Analisis dan Integrasi Data	78
IV.2.2 Rekap Kejadian Kecelakaan dan Indikasi Komponen Kritisal	79
IV.2.3 Logika Gubungan CM, Kondisi Risiko, dan Kecelakaan.....	80
IV.2.4 Pembahasan per Kejadian	82
IV.3 Rekomendasi Peningkatan Pemeliharaan Keselamatan Operasional	83
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	87
V.1 Kesimpulan	88
V.2 Saran	89
DAFTAR PUSTAKA	90

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Tugas dan Fungsi	9
Tabel II. 2 Komponen Kritis Armada Bus.....	22
Tabel II. 3 Keterkaitan Kebijakan Regulasi Dan Praktik Perawatan di Operator	24
Tabel II. 4 Keterkaitan Perawatan Armada dengan Keselamatan Lalu Lintas....	27
Tabel III. 1 Data Laka Bus PO Gunung Harta 2022-2024	34
Tabel III. 2 Pedoman Wawancara Semistruktur	46
Tabel III. 3 Bahan/Spare part untuk Pemeliharaan Komponen Kritis.....	50
Tabel III. 4 Tahapan Corrective Maintenance	51
Tabel III. 5 Pencatatan Post Trip Inspection	52
Tabel III. 6 Pemeriksaan Berkala dan Tindak Lanjut.....	54
Tabel III. 7 Logika Tindak Lanjut Berdasarkan Tingkat Risiko	54
Tabel III. 8 Klasifikasi Kejadian Kecelakaan (Kasus 2022-2024)	57
Tabel IV. 1 Komponen Kritis berdasarkan Kejadian Laka.....	75
Tabel IV. 2 Pelaksanaan Corrective Maintenance	76
Tabel IV. 3 Rekap Kejadian Kecelakaan Armada Bus (2022-2024)	79
Tabel IV. 4 Evaluasi Kualitatif Kualitas CM per Kasus dan Implikasi Risiko	81
Tabel IV. 5 Rekomendasi Peningkatan Praktik Pemeliharaan dan Keselamatan Operasional.....	84

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Struktur Organisasi	7
Gambar II. 2 Big Bus Double Decker (6 Luxury Seat dan 24 Platinum Seat)....	14
Gambar II. 3 Bigbus Double Decker (4 Luxury Seat dan 23 Kursi Platinum)	15
Gambar II. 4 Bigbus Premium (Non tronton SHD/HDD)	16
Gambar II. 5 Bigbus Premium (Non Tronton SHD).....	17
Gambar II. 6 Bigbus Standart	18
Gambar II. 7 Bigbus Premium (UHD VOYAGER) 32 seat	19
Gambar II. 8 Bigbus Premium (Tronton SHD).....	20
Gambar II. 9 Bus Premium (UHD VOYAGER) 30 seat.....	21
Gambar III. 1 Dokumentasi Laka Bus Gunung Harta Maret 2024	31
Gambar III. 2 Laka Bus Gunung Harta 14 Oktober 2025.....	32
Gambar III. 3 Dokumentasi Laka Oktober 2025.....	32
Gambar III. 4 Dokumentasi Laka 8 Maret 2024	33
Gambar III. 5 Skema Metode Pengumpulan Data.....	48
Gambar III. 6 Alur Pola Data Laka Corrective Maintenance	55
Gambar III. 7 Grafik Jumlah Kejadian Laka per Komponen Kritis	71