

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1. Tinjauan Umum Wilayah Penelitian

##### 4.1.1. Perkembangan Kota Probolinggo sebagai Kota Kolonial Belanda

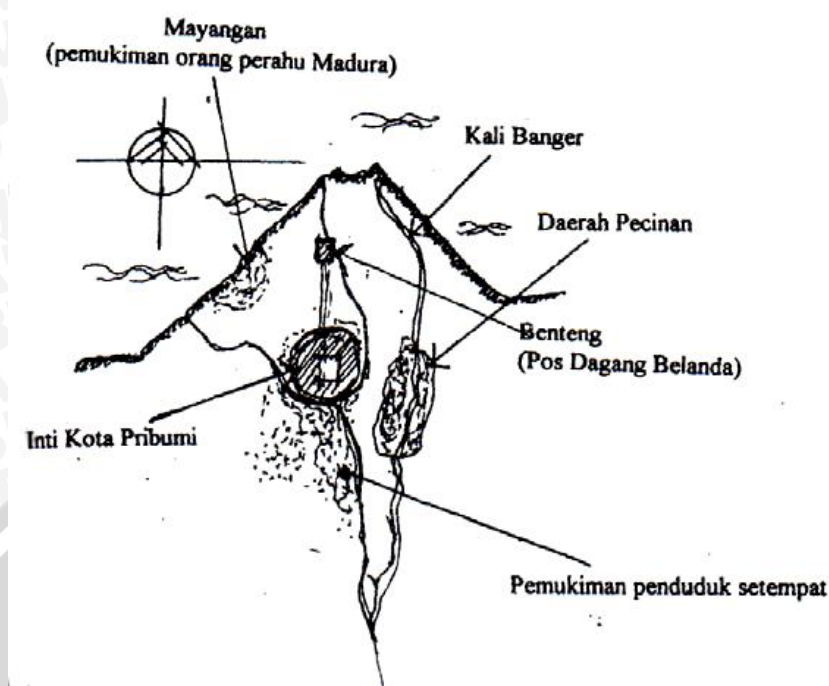
Kota Probolinggo relatif kurang dikenal dimasa lalu dibandingkan dengan kota-kota pesisir Jawa Timur lainnya seperti Surabaya, Tuban atau Gresik. Oleh sebab itu, saat ini sejarah masa lalu Kota Probolinggo sebelum jatuh ketangan VOC kurang dikenal.

Seperti hampir semua kota-kota pesisir Utara Jawa, Probolinggo juga terletak dimuara sungai. Sungai utama yang melalui kota Probolinggo tersebut dahulu dinamakan Kali Banger. Itulah sebabnya sampai tahun 1765, Probolinggo masih dikenal dengan nama Banger (Kumar, 1983:82).

Pada masa pemerintahan Daendels (1808-1811), Probolinggo dijual kepada Han Tik Ko seorang Kapiten Cina dari Pasuruan. Seorang kaliber Daendels memutuskan untuk menjual Probolinggo kepada swasta, hal ini tentunya sudah dipertimbangkan secara matang. Bila hal ini dihubungkan dengan masalah strategis maka jelaslah bahwa pada masa itu (awal abad ke-19), Probolinggo masih dianggap kurang penting. Hal ini disebabkan karena pada waktu itu ujung Timur propinsi Jawa Timur masih belum berkembang karena infrastrukturnya yang masih jelek. Arti strategis Probolinggo ini baru terasa setelah ujung Timur daerah Jawa Timur pada pertengahan dan akhir abad ke-19 berkembang menjadi daerah perkebunan besar. Perkembangan kota Probolinggo mulai dari jaman pra kolonial (sebelum th. 1743) sampai tahun 1940-an menjadi empat tahapan.

##### A. Tahap 1 (sebelum tahun 1743).

Seperti lazimnya tipologi kota-kota pesisir di Jawa, maka pada awalnya sebelum menguasai kota, Belanda mendirikan sebuah pos dagang yang berfungsi ganda sebagai benteng. Benteng tersebut ditempatkan pada posisi yang strategis, yaitu dekat pelabuhan dan sebelah mulut sungai, dengan tujuan supaya lebih mudah dicapai oleh kapal. Di dalam benteng tersebut seperti biasanya terdiri atas pos dagang, dilindungi dengan beberapa bangunan yang dipakai sebagai tempat tinggal dan gudang (Gambar 4.1).



Gambar 4.1 Peta kota Probolinggo Tahap 1 (sebelum th. 1743)  
(Sumber: Handinoto, 1997)

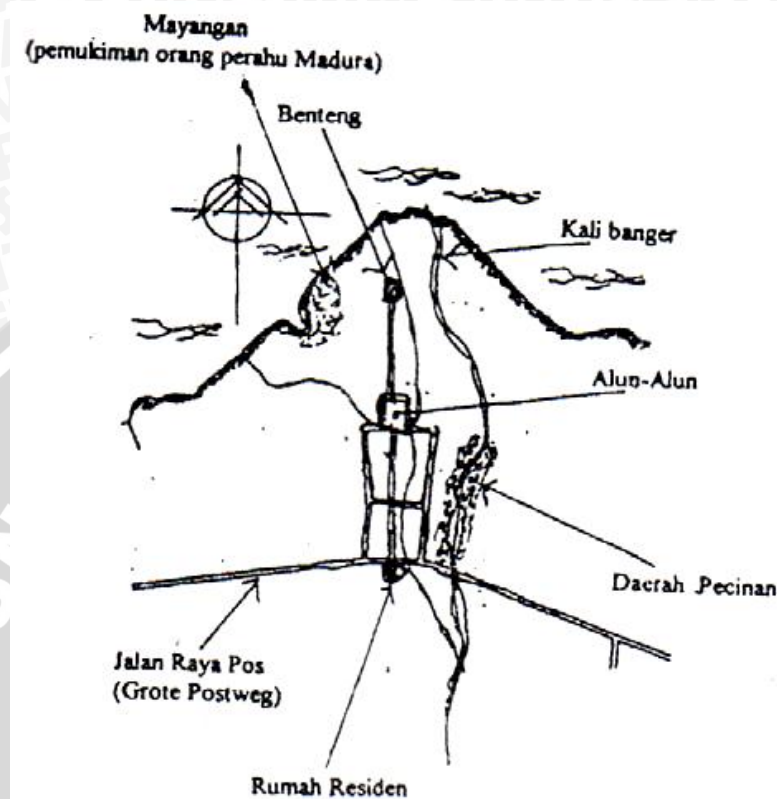
Tahap 1, Kota Probolinggo pada masa prakolonial (sebelum tahun 1743). Pada awalnya Belanda hanya mendirikan pos dagang yang berfungsi ganda sebagai benteng ditepi pantai dan dekat mulut sungai. Diperkirakan pada waktu itu alun-alun dan bangunan yang ada disekelilingnya (Mesjid, Kabupaten, dan sebagainya) sudah ada. Selain itu juga diduga daerah Pecinan yang memainkan peran utama dalam pasar domestik sudah ada.

Disamping kota yang sudah ada dari penguasa setempat (inti dari kota Jawa biasanya berupa sebuah alun-alun dan bangunan penting di sekelilingnya, yaitu rumah Bupati, mesjid dan bangunan penting lainnya), di luar pos dagang Belanda dan inti kota setempat, terdapat daerah hunian orang Cina yang tinggal di kota-kota pantai Utara Jawa. Orang-orang Cina ini memainkan peran utama dalam pasar domestik, biasanya mereka ini juga membangun hubungan mutualistik dengan pedagang Eropa setempat. Jalan utama dari benteng ke alun-alun kelihatannya sudah dibuat pada waktu itu.

#### B. Tahap 2 (tahun 1743-1850).

Kota Probolinggo sepenuhnya dikuasai oleh Belanda pada tahun 1743. Setelah itu dikuasai oleh “Babah Tumenggung Probolinggo” alias Han Tik Ko (1810-1813), yang berakhir dengan terbunuhnya “Babah Tumenggung Probolinggo” tersebut dalam suatu

pemberontakan rakyat. Selanjutnya Probolinggo ada di bawah kekuasaan Belanda berakhir sampai tahun 1940-an (Gambar 4.2).



Gambar 4.2 Peta kota Probolinggo Tahap 2 (th. 1743-1850).  
(Sumber: Handinoto, 1997)

Tahap 2, Kota Probolinggo (tahun 1743-1850). Pada masa itu Belanda sudah berkuasa penuh atas kota Probolinggo. Pembentukan sumbu utama kota (Heerenstraat- Jl. Suroyo), sudah tampak. Poros utama Benteng - Alun-alun - Kantor Asisten Residen) yang menuju jalan Raya Pos (*Grotepostweg*) juga sudah ada.

Sekitar tahun 1830-an sudah terlihat adanya sumbu utama kota, yang menghubungkan pelabuhan - benteng - alun-alun terus sampai rumah Residen, yang terletak di jalan Raya Pos (*Grotepostweg*). Di depan rumah Residen tersebut terdapat kandang kuda yang digunakan untuk kereta pos.

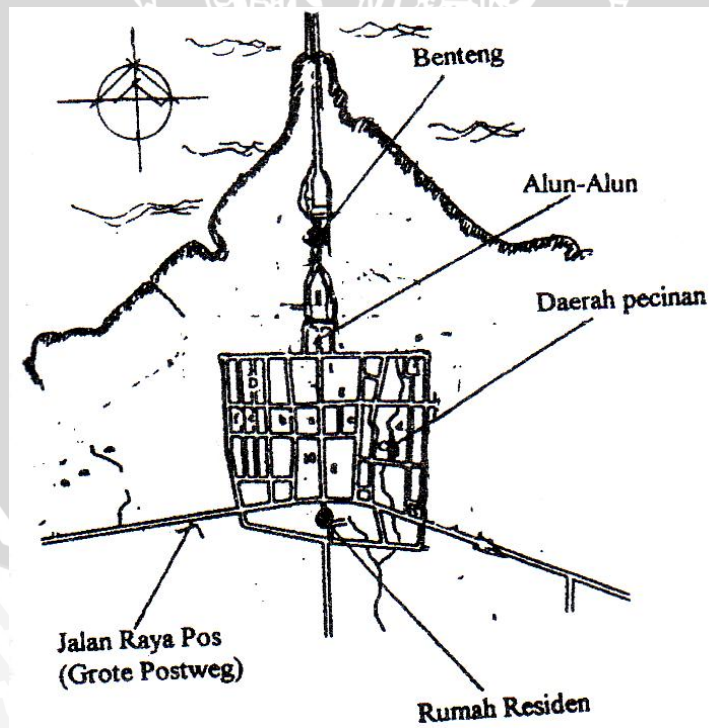
Disamping sumbu utama tersebut juga sudah ada dua jalan yang mengapitnya, serta sekalian dengan jalan yang melintang. Kawasan Pecinan masih merupakan daerah hunian yang tidak teratur. Jadi morfologi kota Probolinggo sudah terbentuk pada tahun 1850an.

### C. Tahap 3 (tahun 1850-1880an).

Antara tahun 1850 sampai 1880-an merupakan proses pembentukan kota yang permanen. Pusat kota diperluas secara simetri dengan kawasan kota Barat dan Timur. Disebelah Selatan dari jalan raya pos (*Grotepostweg*), dimana terletak rumah Residen, dimasukkan dalam blok kota dengan cara membangun jalan lurus dibelakang rumah tersebut, kemudian pada kedua ujungnya dibuat melengkung kearah jalan raya pos, dan menyatu dengan jalan-jalan yang paling tepi yang mengelilingi blok kota.

Dengan demikian terbentuklah sudah sebuah morfologi kota yang kompak dan simetri, dengan Jl. Suroyo (dahulu *heerenstraat*) sebagai sumbunya. Bentuk segi empat tersebut berukuran 1.2 Km x 1.3 Km, dengan luas kurang lebih 160 HA.

Kawasan baru sebelah Barat ditempatkan kampung Arab dan kampung Melayu. Kawasan Timur tata letaknya agak kurang teratur, hal ini disebabkan karena ada kali Banger yang melintasi kawasan tersebut menuju Timur Laut. Disebelah kali Banger adalah kawasan perdagangan bagi orang Cina, sedangkan disebelah Timur dari Kali tersebut adalah kawasan tempat tinggal orang Cina, dengan kelenteng yang terletak diujung sebelah Utara daerah tersebut (Gambar 4.3).



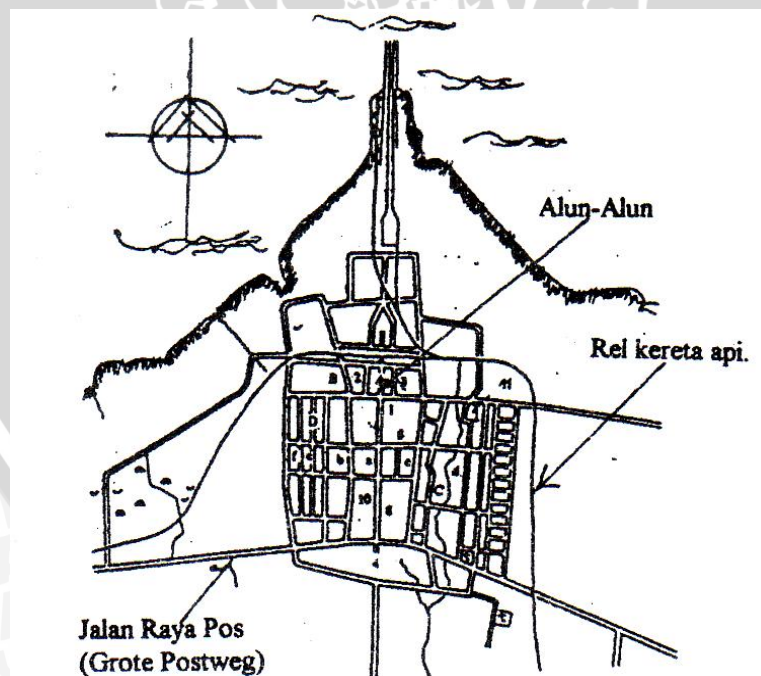
Gambar 4.3 Peta kota Probolinggo Tahap 3 (tahun 1850-1880an).  
(Sumber: Handinoto, 1997)

#### D. Tahap 4 (tahun 1880-1940an)

Pada tahap ini morfologi kotanya boleh dikatakan hampir tidak berkembang. Tambahan yang penting antara tahun 1880 an dibuat daerah hunian bagi penduduk setempat disebelah Timur kota (kurang lebih 25 HA).

Antara daerah disebelah timur yang sudah ada dengan daerah hunian Pribumi terdapat lajur-lajur panjang yang belum dikapling (lihat peta Probolinggo tahun 1882). Hal ini bisa artikan sebagai jalur peredam yang dibuat untuk pengawasan dan keamanan bagi kepentingan masyarakat kolonial. Kawasan ini dibangun terakhir bersama dengan bangkitnya Probolinggo sebagai pelabuhan angkutan hasil bumi dari sudut Timur Jatim dan industri gula serta pabrik penggilingan padi. Semuanya ini memerlukan banyak orang-orang Pribumi sebagai tenaga kerja.

Selain dari pada itu pada akhir abad ke-19 juga dibangun rel kereta api yang melewati Probolinggo sehingga dibangun sebuah stasiun kereta api di depan alun alun. Rel kereta api ini juga menuju ke pelabuhan dengan maksud untuk mengangkut hasil bumi dari pelabuhan untuk di distribusikan ke Surabaya. Jadi antara tahun 1881-1940-an morfologi kota Probolinggo boleh dikatakan tidak mengalami perubahan yang berarti (Gambar 4.4).



Gambar 4.4 Peta kota Probolinggo Tahap 4 (tahun 1880-1940an).  
(Sumber: Handinoto, 1997)

Tahap 4 (tahun 1880-1940-an). Pada tahap ini bentuk dan struktur kotanya tidak banyak berubah. Hanya pada waktu itu jalan kereta api sebagai penghubung antara Probolinggo dengan kota-kota lain seperti Surabaya, Malang dan sebagainya sudah terbentuk.

Bentuk kerangka utama kota Probolinggo sebenarnya berupa segi empat yang kompak. Tata letak kotanya tampak teratur dan simetri dengan patokan sumbu utama Utara-Selatan yang sangat jelas. Pada ujung-ujung sumbu utama tersebut terdapat elemen kota kolonial Jawa yang penting sebagai pusat kontrol kekuasaan administratif, yaitu kantor Asisten Residen (diujung bagian Selatan) sebagai pusat administratif kekuasaan kolonial yang tertinggi di kota tersebut, dan alun-alun (diujung bagian Utara), sebagai simbol pusat pemerintahan Pribumi. Dibelah Utara dari alun-alun terdapat sebuah stasiun kereta api. Dibelakang stasiun tersebut terdapat sebuah tangsi militer yang oleh orang-orang setempat disebut benteng. Dibelakang benteng tersebut terletak pelabuhan. Pada bagian Timur dan Barat dari sumbu utama (Jl. Suroyo- dulu bernama *Heerenstraat*) tersebut terdapat jalan besar yang sejajar dan jalan melintang yang memotong tegak lurus sumbu utama sehingga membentuk suatu pola grid yang nyaris simetri.

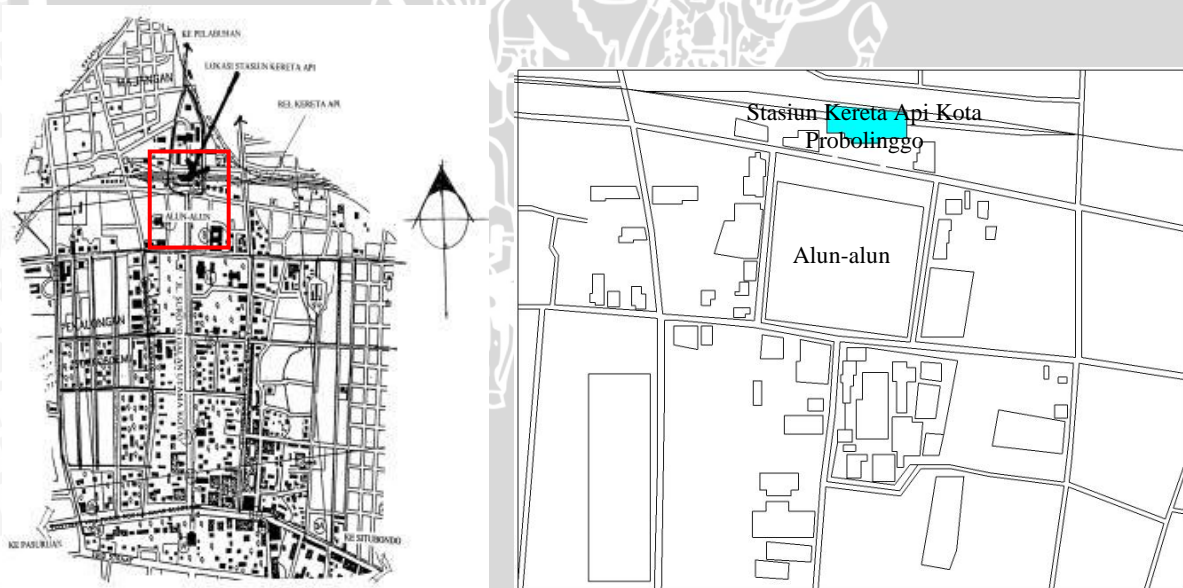
Jalan yang membentuk sumbu utama (Jl. Suroyo), sekaligus bisa berfungsi sebagai ruang luar kota dan sebagai ruang publik kota. Bila terjadi prosesi arak-arakan, maka publik bisa berkumpul di alun-alun dan diakhiri di halaman depan kantor Asisten Residen, sebagai simbol penguasa kota kolonial. Untuk menambah estetika jalan utama (*Heerenstraat*-sekarang Jl. Suroyo), tersebut maka dikanan kiri jalannya ditanam pohon asem yang rindang. Sepanjang jalan utama itu berdiri gedung-gedung pemerintahan yang penting. Penataan kota seperti ini mengingatkan kita pada penyusunan kota-kota Eropa pada jaman renaissance, yang condong ditata secara simetri dengan pemandangan kiri dan kanan jalan dengan barisan pepohonan, kemudian diakhiri dengan suatu *focal point* berupa bangunan monumental atau ruang terbuka kota. Di Probolinggo ini ruang terbuka kotanya adalah alun-alun dan bangunan monumentalna adalah kantor Asisten Residen.

Jalan kereta api yang menghubungkan Probolinggo dengan Surabaya atau kota-kota lainnya di ujung Jawa Timur yang selesai pada tahun 1898 mengambil jalan diluar segi empat utama bentuk kota. Relnya dilewatkan disebelah Utara kota sehingga tidak mengganggu lalu lintas dalam kota. Stasiunnya berorientasi ke palabuhan. Stasiun sengaja diletakkan pada sumbu kota. Hal ini menunjukkan bagaimana pentingnya peran infra struktur sebagai arti ekonomi terhadap perancangan kota secara keseluruhan.

#### 4.1.2. Sejarah Stasiun Kereta Api di Kota Probolinggo

Stasiun Probolinggo (kode: PB, +4m dpl) merupakan stasiun kereta api yang berada di Jal. KH. Mas Mansyur No. 26 Mayangan, Probolinggo, Jawa Timur yang menghubungkan antara Stasiun Banyuwangi dan Stasiun Surabaya Gubeng. Jalur ini dibuka pada tanggal 16 Mei-April 1878, oleh perusahaan Staats Spoorwegen. Stasiun Kereta Api Probolinggo melayani baik kereta api kelas ekonomi maupun kelas bisnis. Stasiun ini adalah milik PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember.

Stasiun Probolinggo dibangun pada akhir abad ke-19 kurang lebih pada tahun 1920-1930. Hingga saat ini, bangunan telah menginjak usia kurang lebih 182 tahun dengan kondisi fisik bangunan yang masih terjaga dengan baik. Pada pembangunannya, peletakan stasiun ini sesuai dengan tata ruang kotanya. Stasiun ini terletak di ujung utara Jl. Suroyo, yang dahulu merupakan jalan utama kota. Stasiun Kereta Api Probolinggo termasuk dalam stasiun besar karena dekat stasiun ini terdapat pelabuhan dan alun-alun (Gambar 4.5). Pada ruang dalam bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo, juga memiliki macam-macam ruang yang merupakan ciri pada ruang stasiun besar (Gambar 4.7 dan Gambar 4.8).



Gambar 4.5 Peta kota Probolinggo  
(Sumber: Handinoto, 1997 dan gambar ulang)

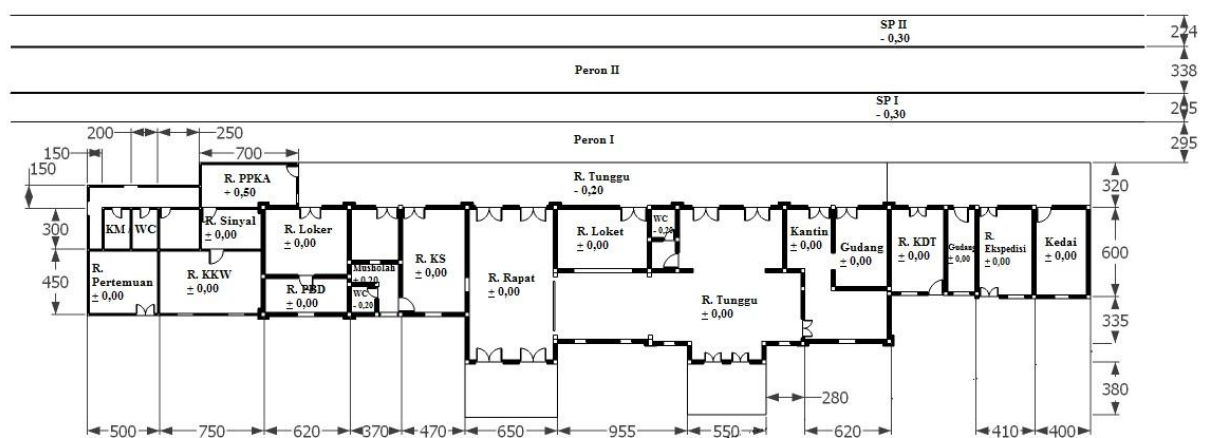
Ditinjau dari orisinalitas bangunan, hampir tidak terdapat perubahan yang berarti dari bentuk fisik awal bangunan sejak awal didirikan. Keaslian ornamen-ornamen pada fasade dan ruang dalam masih terlihat. Gaya Yunani yang diterapkan pada gevel dan bentuk lengkung

pada ornamen jendela yang merupakan ciri khas gaya Baroque-Rococo serta bentuk lengkung gaya neoclassical pada ornamen pintu masih terlihat keasliannya (Gambar 4.6).

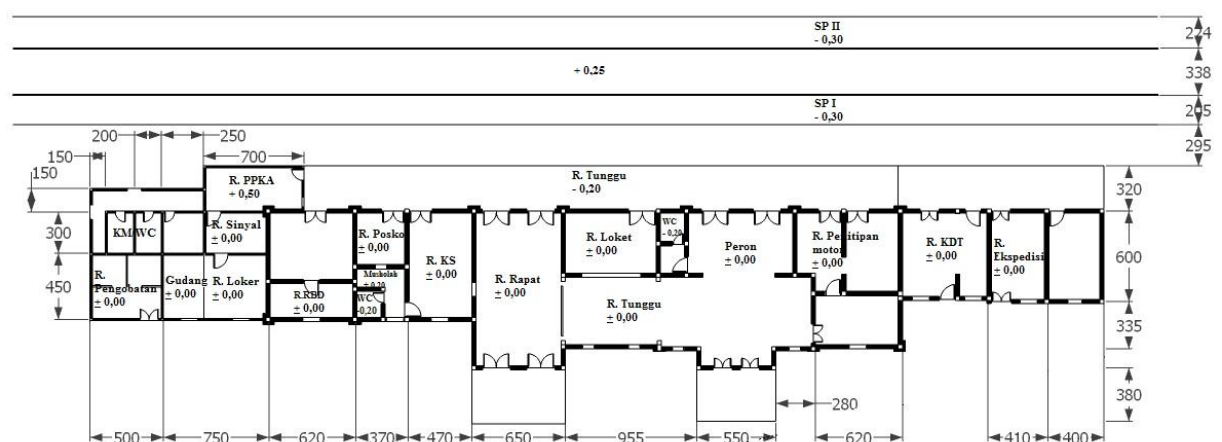
Orisinalitas yang masih tetap terjaga akan secara otomatis menimbulkan keindahan terhadap suatu bangunan. Hal inilah yang ada pada wajah Stasiun Kota Probolinggo.



Gambar 4.6 Bangunan Stasiun Kereta Api kota Probolinggo

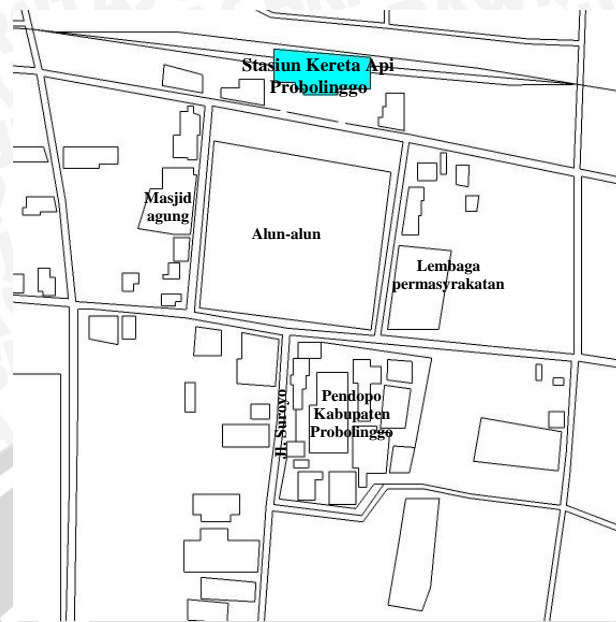


Gambar 4.7 Denah Bangunan Stasiun Kereta Api kota Probolinggo  
(Sumber: Di gambar ulang dari arsip gambar kerja)



Gambar 4.8 Denah bangunan Stasiun berdasarkan eksisting  
(Sumber: Di gambar ulang melalui eksisting)





Gambar 4.9 Peletakkan bangunan Stasiun Kereta Api kota Probolinggo

## 4.2. Elemen Bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo

### 4.2.1. Elemen pembentuk karakter spasial Stasiun Kereta Api Probolinggo

Karakter spasial pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo berkaitan dengan ruang yang ada di dalamnya. Dari awal di banguannya bangunan stasiun hingga saat ini masih di fungsikan sebagai bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo. Terlihat dari fungsinya sebagai bangunan Stasiun Kereta Api dapat menggambarkan ruang-ruang di dalamnya diantaranya, ruang loket sebagai ruang pemesanan tiket kereta api, ruang peron, ruang tunggu, ruang PPKA merupakan ruang kontrol Stasiun Kereta Api, ruang kepala stasiun, dan ruang-ruang lainnya.

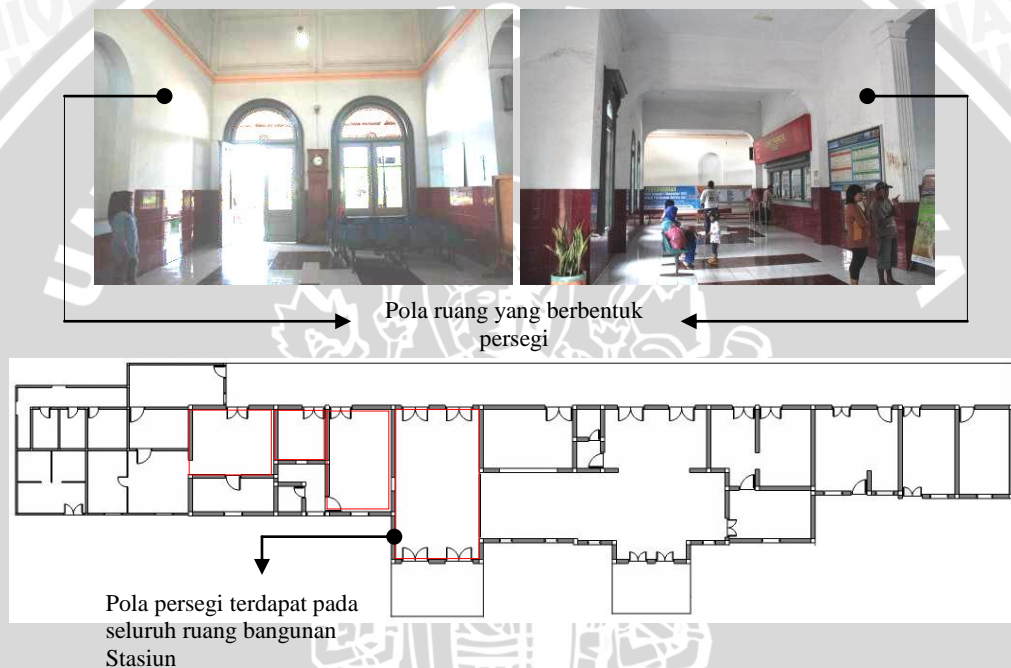
Terdapat perubahan ruang akibat kebutuhan ruang sehingga ada penambahan sekat-sekat ruang. Pada ruang pertemuan yang saat ini di fungsikan sebagai ruang pengobatan yang memerlukan beberapa ruang, sehingga ditambahkan sekat-sekat ruang dengan dinding partisi yang dapat memisahkan ruang-ruang di dalamnya.

#### A. Organisasi ruang

Penentu karakter spasial terkait secara langsung dengan organisasi ruang serta orientasi bangunan itu sendiri. Sistem spasial bangunan pada organisasi ruang terdiri atas:

### 1. Pola ruang

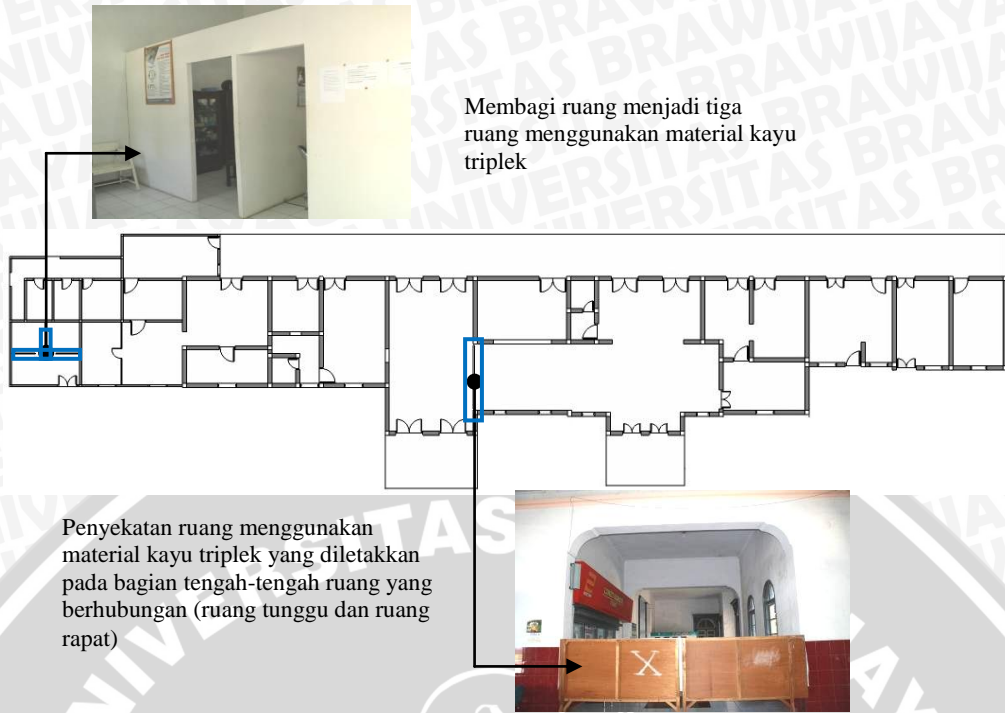
Pola ruang di dalam bangunan dipengaruhi oleh adanya elemen pembatas ruang, adanya bukaan maupun penutup pada bidang dinding. Pola ruang pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo merupakan ruang-ruang berbentuk persegi panjang yang memiliki ukuran berbeda-beda dengan batasan keempat sisi dindingnya saling menyatu. Pola persegi tersebut terdapat pada seluruh ruang dalam bangunan Stasiun yang tertata secara linier sehingga, bentuk denah bangunan nampak horizontal (Gambar 4.10).



Gambar 4.10 Pola ruang dalam bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Perubahan pola pada ruang terjadi akibat adanya penyekatan pada ruang-ruang dalam bangunan karena adanya fungsi ruang baru yang terbentuk. Penyekatan nampak pada sirkulasi ruang tunggu dengan ruang rapat yang pada dasarnya kedua ruang ini menjadi satu. Penyekatan ruang ini hanya menggunakan material kayu triplek yang hanya di letakkan dengan tujuan sebagai pembatas ruang.

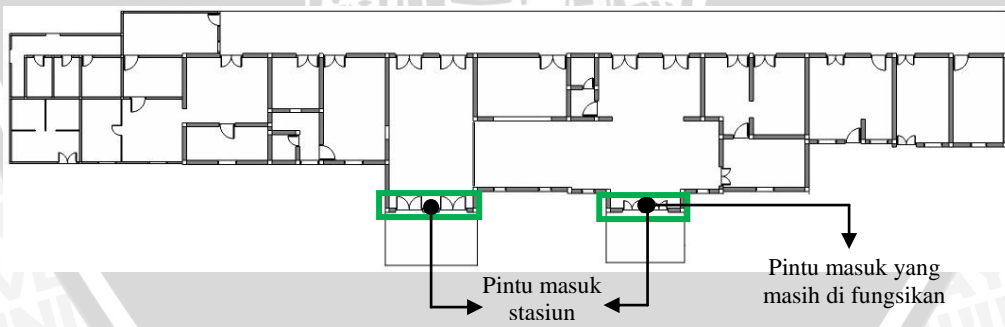
Penambahan ruang juga terdapat pada ruang pengobatan. Adanya kebutuhan akan ruang, membuat ruangan ini di bagi menjadi tiga ruang dengan menggunakan kayu triplek sebagai penyekat antar ruang (Gambar 4.11).



Gambar 4.11 Penyekat ruang pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

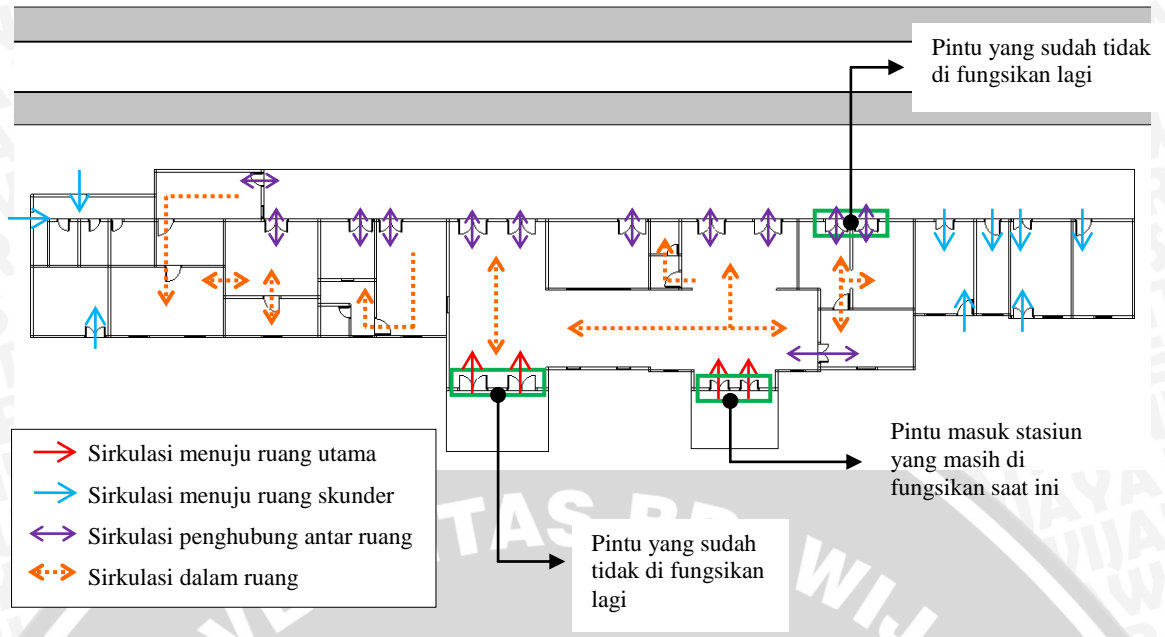
2. Alur sirkulasi

Akses masuk menuju ruang dalam Stasiun Kereta Api Probolinggo dapat dilalui dari dua pintu utama yang terlihat menonjol pada fasade bangunan. Namun saat ini hanya satu pintu masuk saja yang masih difungsikan (Gambar 4.12).



Gambar 4.12 Pintu masuk pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

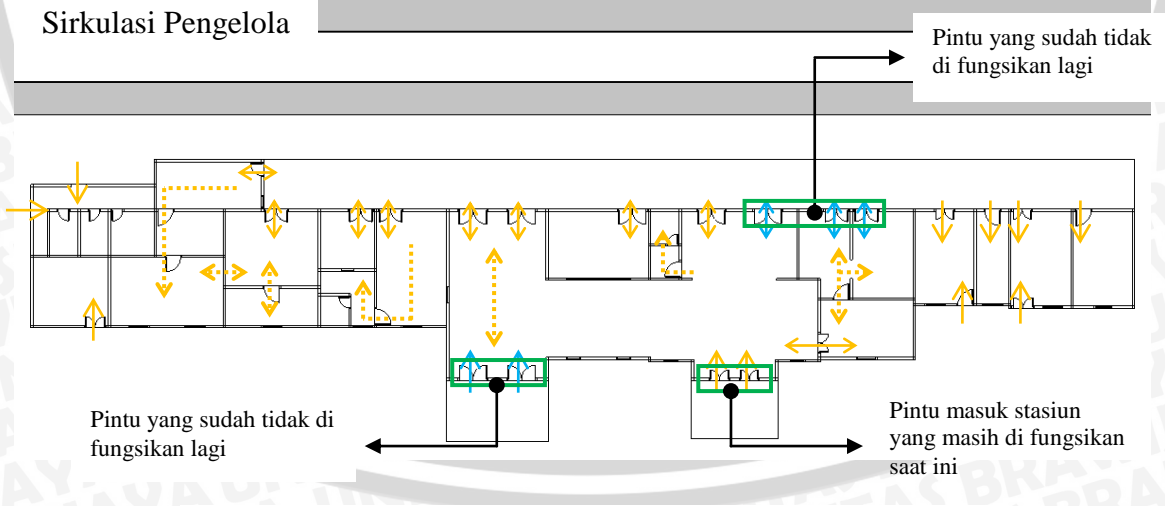
Bentuk denah ruang yang memanjang, Alur sirkulasi yang terbentuk merupakan sirkulasi satu arah yang hanya dapat dicapai melalui pintu yang terdapat pada dinding luar (Gambar 4.13).



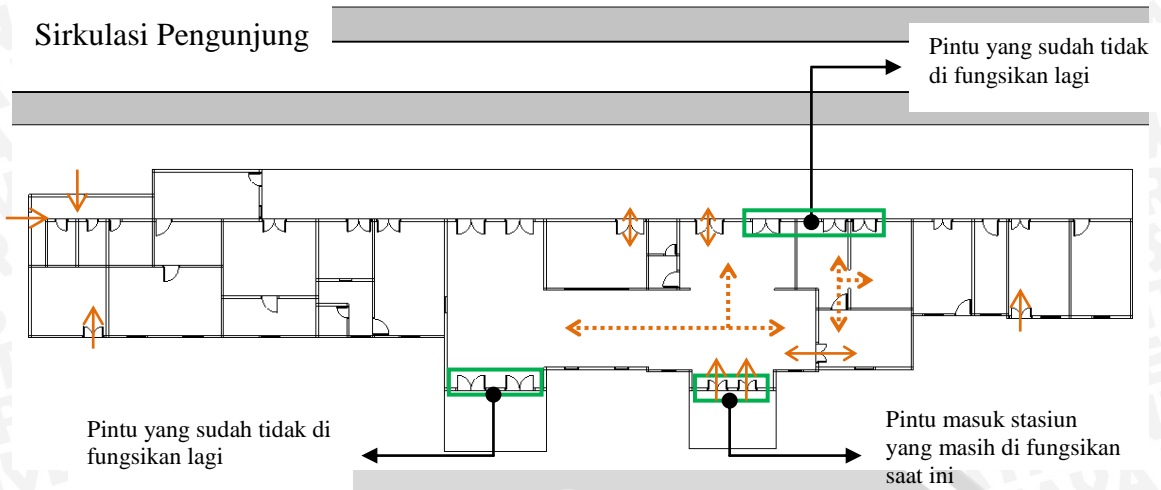
Gambar 4.13 Sirkulasi pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo merupakan bangunan publik yang memiliki dua pelaku di dalamnya, yaitu pengelola (Gambar 4.14) dan pengunjung (Gambar 4.15). Ruang yang digunakan dan aktifitas kedua pelaku tersebut berbeda sehingga memiliki sirkulasi yang berbeda.

Sirkulasi Pengelola



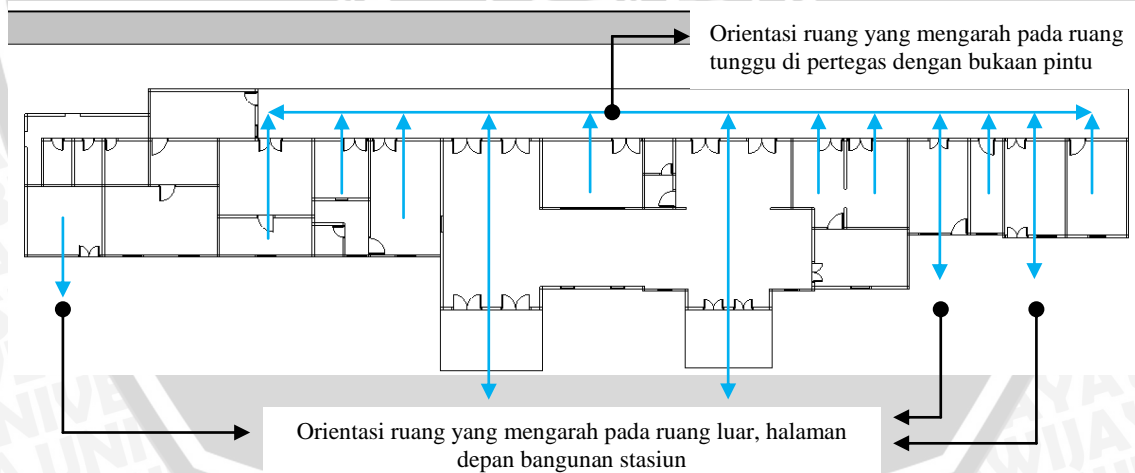
Gambar 4.14 Sirkulasi pengelola Stasiun Kereta Api Probolinggo



Gambar 4.15 Sirkulasi pengunjung Stasiun Kereta Api Probolinggo

### 3. Orientasi ruang

Orientasi ruang bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo dari dulu sampai sekarang tidak mengalami perubahan meskipun terjadi penambahan beberapa ruang baru. Ruang-ruang dalam bangunan Stasiun ini dihubungkan oleh ruang tunggu penumpang. Secara keseluruhan orientasi ruang dalam bangunan ini mengarah ke arah ruang tunggu (Gambar 4.16).

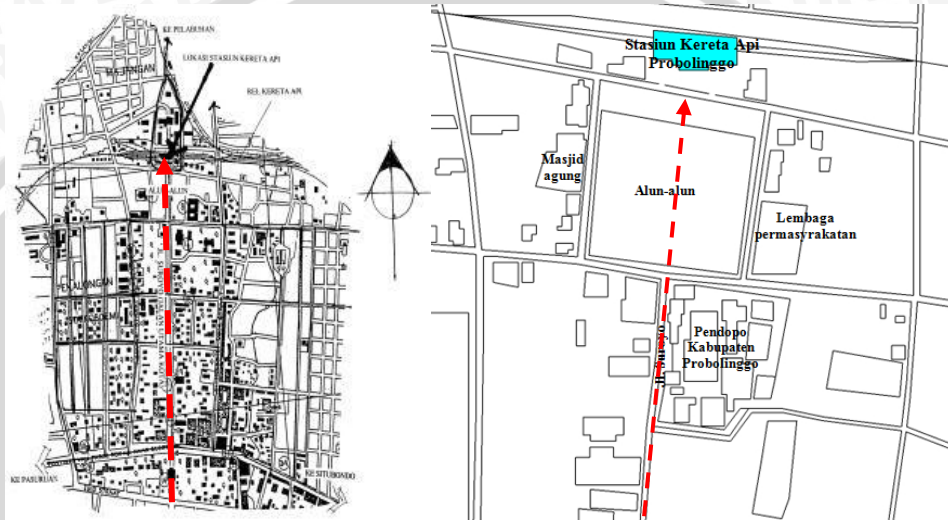


Gambar 4.16 Orientasi ruang pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

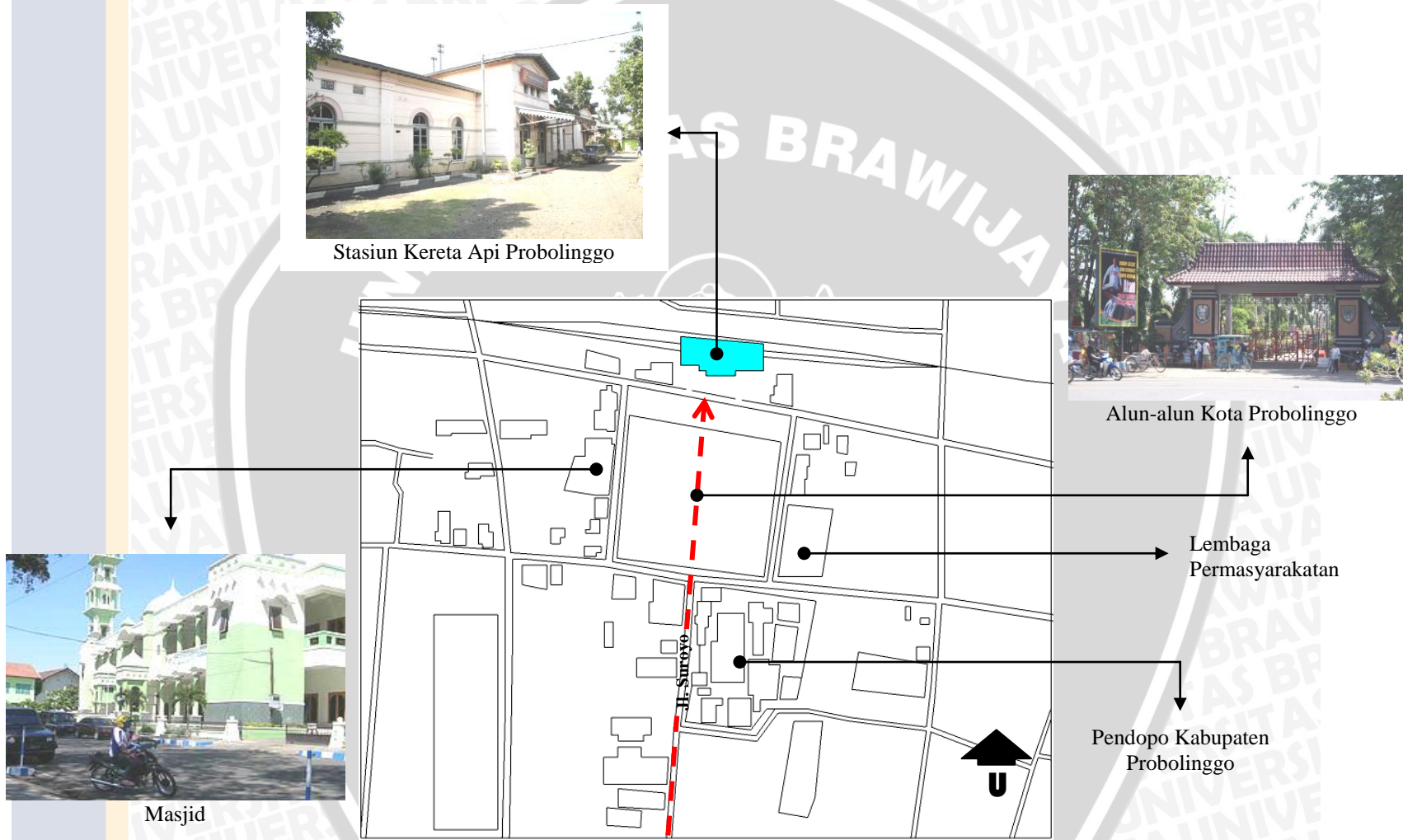
Orientasi ruang dalam mengarah pada ruang tunggu ditegaskan dengan adanya bukaan pintu yang menghubungkan tiap ruang dalam.

## B. Orientasi bangunan

Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo terletak di akhir jalan sebelah utara dari sumbu kota Probolinggo yaitu jalan Suroyo (dulu merupakan jalan arteri utama kota Probolinggo) yang membentang dari arah utara ke selatan. Sehingga kesan monumental bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo sebagai “*focal point*” dari daerah tersebut sangat kuat sekali (Gambar 4.17 dan Gambar 4.18).



Gambar 4.17 Orientasi bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo



Gambar 4.18 Orientasi bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Dari segi arsitektur kota, perletakkan Stasiun Kereta Api Probolinggo ini, benar-benar memenuhi syarat. Kesan monumental bangunan stasiun di perkuat dengan adanya alun-alun kota yang letaknya tepat di depan stasiun. Kondisi spasial bangunan terhadap lingkungan tersebut menghasilkan beberapa karakter yang dapat mendukung potensi bangunan sebagai *“focal point”* kawasan, antara lain :

- Tempat yang strategis

Lokasi bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo memiliki letak yang strategis. Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo terletak pada ujung jalan Suroyo, lebih tepatnya berada di depan alun-alun kota Pro bolinggo. Hal ini menjadikan bangunan stasiun mudah di cari lokasi keberadaanya. Aspek lokasi yang strategis menjadi kelebihan di dibandingkan dengan bangunan cagar budaya lain di kota Probolinggo.

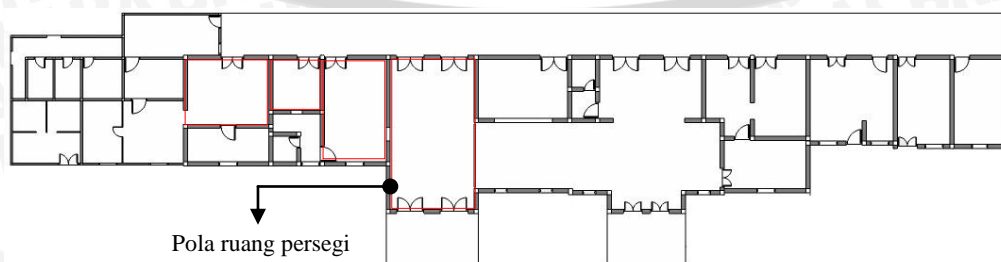
- Pengenalan bangunan

Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo sebagai bangunan publik sarana transportasi kereta api. Letak bangunan yang strategis sesuai dengan fungsi bangunannya. Setiap harinya bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo ini didatangi pengunjung. Fungsi bangunan tersebut menjadi salah satu aspek pendukung bangunan sebagai *“focal point”* kawasan. Aspek fungsi diperkuat dengan karakter bangunan, yaitu sebagai bangunan kolonial belanda yang berbeda dengan karakter bangunan di sekitarnya.

Karakter spasial bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo dapat dilihat melalui komposisi yang dibentuk oleh organisasi ruang maupun orientasi bangunan dengan prinsip komposisi sebagai berikut :

a. Dominasi

Pola ruang dalam bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo di dominasi dengan bentuk persegi yang memiliki ukuran yang berbeda-beda (Gambar 4.19).

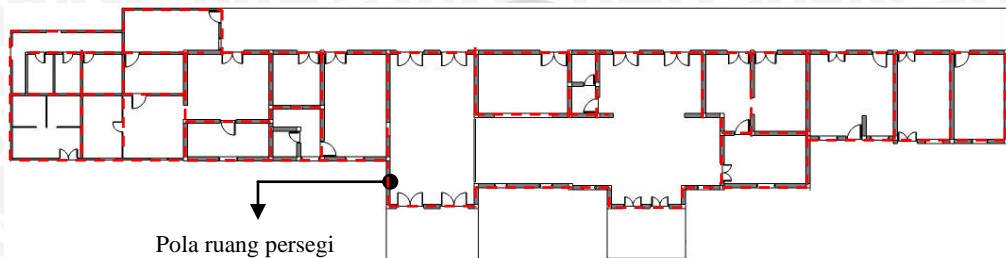


Gambar 4.19 Dominasi bentuk persegi pada bentuk ruang dalam



### b. Perulangan

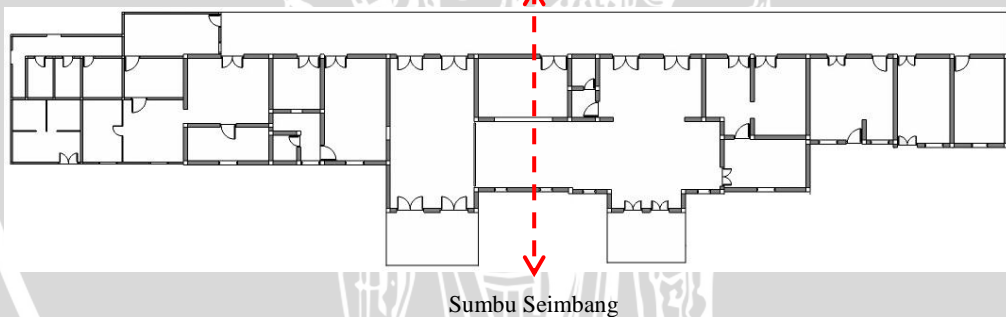
Dari bentukan pola ruang yang berbentuk persegi terdapat pada seluruh ruang dalam bangunan. Perulangan bentuk persegi dengan ukuran dan arah orientasi yang berbeda nampak pada pola ruang diseluruh ruang dalam bangunan (Gambar 4.20).



Gambar 4.20 Perulangan bentuk persegi pada denah

### c. Keseimbangan

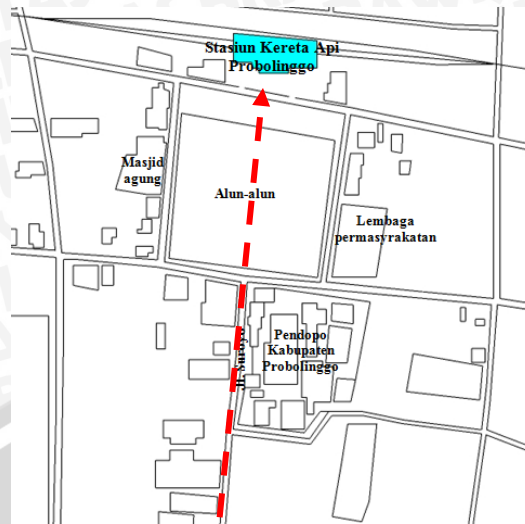
Keseimbangan pada denah bangunan dapat dilihat dengan penarikan garis sumbu pada bagian tengah denah bangunan. Penarikan garis sumbu tepat pada tengah-tengah ruang tunggu (Gambar 4.21).



Gambar 4.21 Keseimbangan pada denah bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

### d. Sumbu

Secara spasial peletakan bangunan yang terletak pada ujung utara jalan Suroyo dan orientasi bangunan yang mengarah pada arah selatan. Sumbu pada bangunan terjadi karena adanya posisi bangunan yang berada di ujung jalan dan merupakan salah satu bangunan yang mengelilingi alun-alun kota Probolinggo. Penarikan garis sumbu dari arah utara menuju selatan. Sumbu simetris ini tepat di tengah ruangan Stasiun (Gambar 4.22).



Gambar 4.22 Peletakkan bangunan menjadi titik akhir sumbu kawasan

#### 4.2.2. Elemen pembentuk karakter visual Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo

Dalam menemukan karakter visual bangunan Stasiun Kereta Api dilakukan analisis pada tiap-tiap elemen arsitektural bangunannya. Klasifikasi tiap elemen dibagi dalam tiga variabel amatan, yakni elemen pembentuk fasade, elemen pembentuk ruang dalam bangunan serta massa bangunan. Setiap variabel akan menjelaskan sub-sub variabel yang nantinya hasil dari penjelasan tiapa elemen tersebut akan mempengaruhi karakter pada fasade, ruang dalam serta bentuk bangunan yang menghasilkan karakter visual bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo.

##### A. Elemen pembentuk fasade bangunan

Karakter pada fasade bangunan dapat dilihat dari sifat-sifat maupun ciri khusus pada tiap elemennya. Indikator yang digunakan untuk mencari ciri spesifik tersebut antara lain, bentuk, material, warna, ornamen serta perubahan yang mungkin terjadi. Fasade bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo memiliki dua bagian fasade, yaitu fasade dari depan bangunan dan belakang bangunan yang merupakan ruang tunggu (Gambar 4.23).

**Atap bangunan induk**

bentuk atap pelana dengan arah orientasi yang berbeda, menggunakan material seng sebagai penutup atap

**Atap entrance**

bentuk atap pelana dengan material seng sebagai penutup atap

**Dinding eksterior**

merupakan dinding yang memiliki ketebalan satu bata dengan ornamen garis lurus dan lengkung

**Pintu**

pada fasade memiliki banyak tipe pintu dengan material kayu dan kaca.

**Jendela**

pada fasade memiliki banyak tipe jendela dengan material kayu dan kaca.

**Fasade Depan**

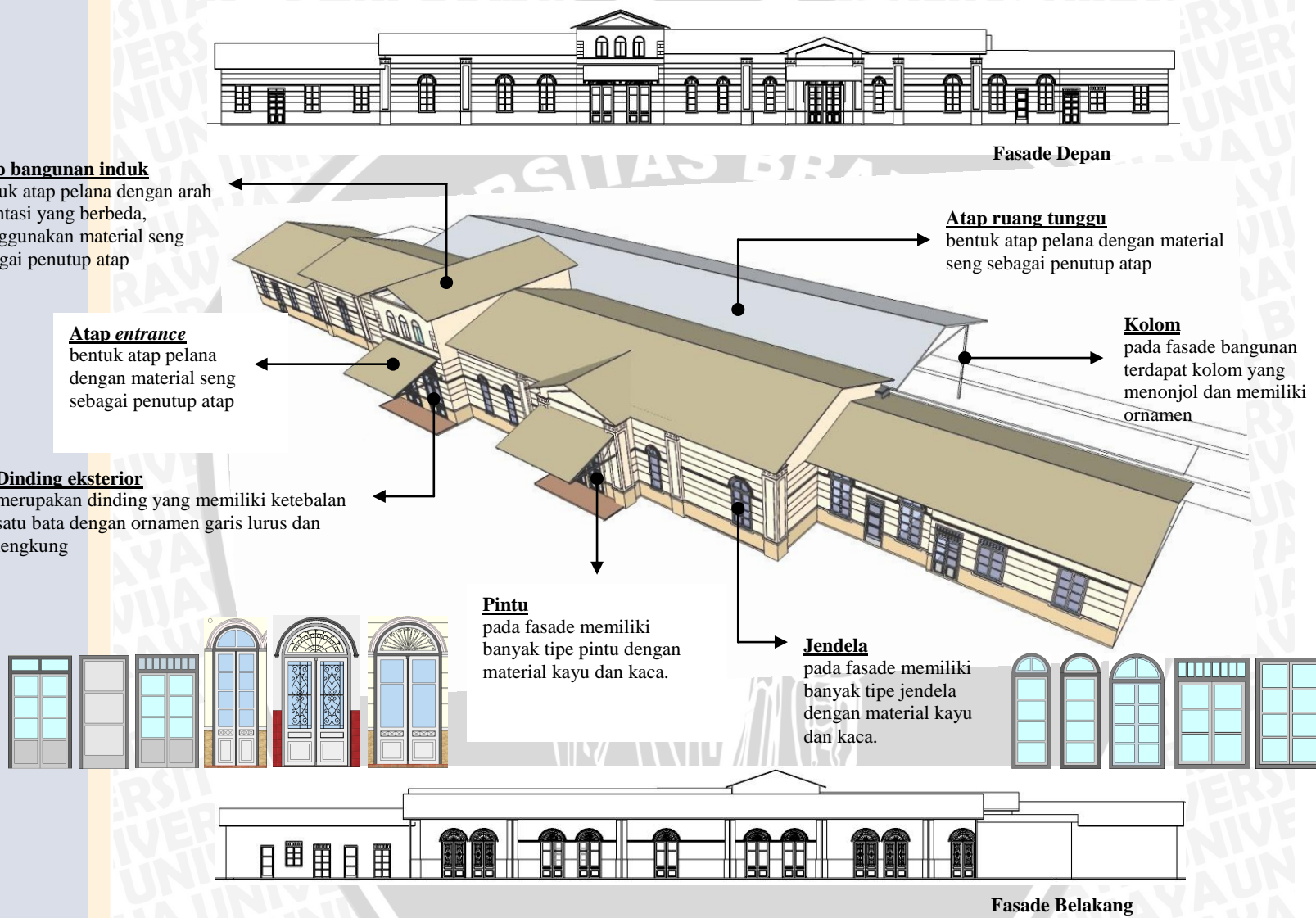
**Atap ruang tunggu**

bentuk atap pelana dengan material seng sebagai penutup atap

**Kolom**

pada fasade bangunan terdapat kolom yang menonjol dan memiliki ornamen

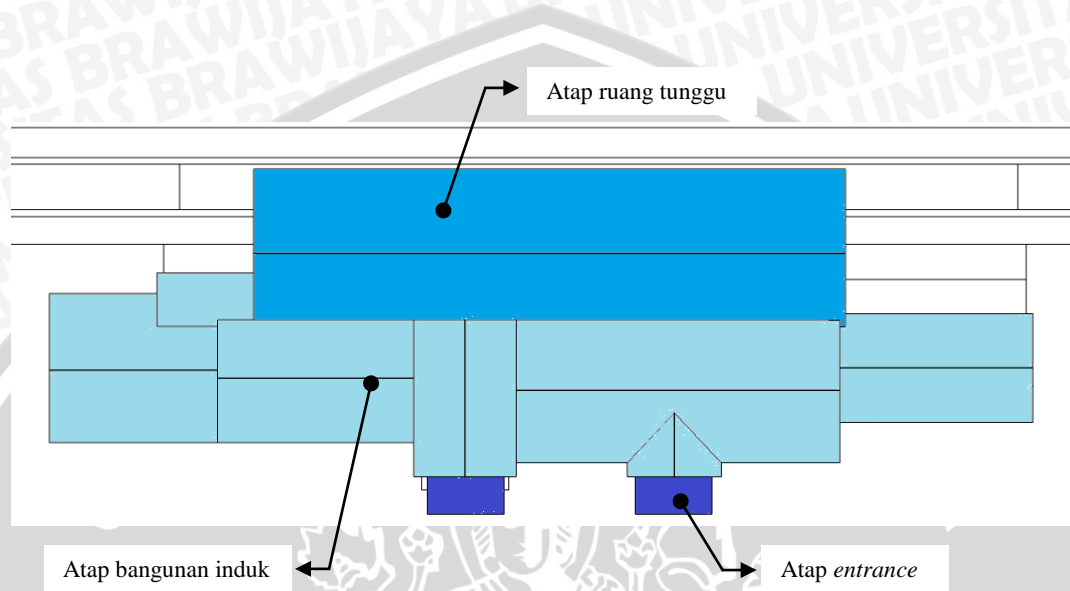
**Fasade Belakang**



Gambar 4.23 Elemen pembentuk fasade bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

## 1. Atap

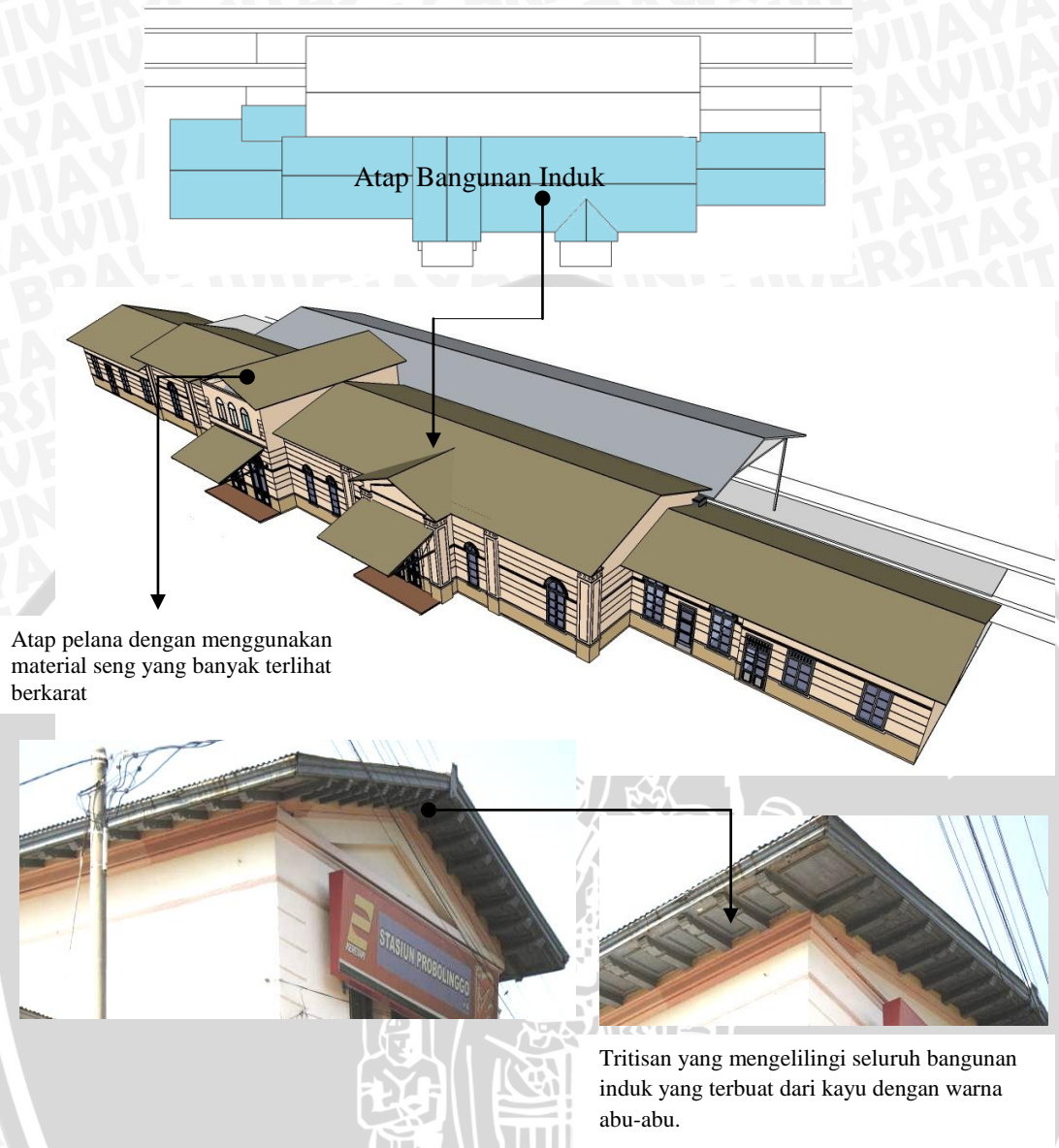
Atap pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo berbentuk pelana dengan bentang dan orientasinya yang berbeda, namun dominan berorientasi kearah utara menuju selatan. Atap bangunannya dibagi menjadi atap bangunan induk, atap ruang tunggu, dan atap *entrance* (Gambar 4.24).



Gambar 4.24 Atap bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

### – Atap bangunan induk

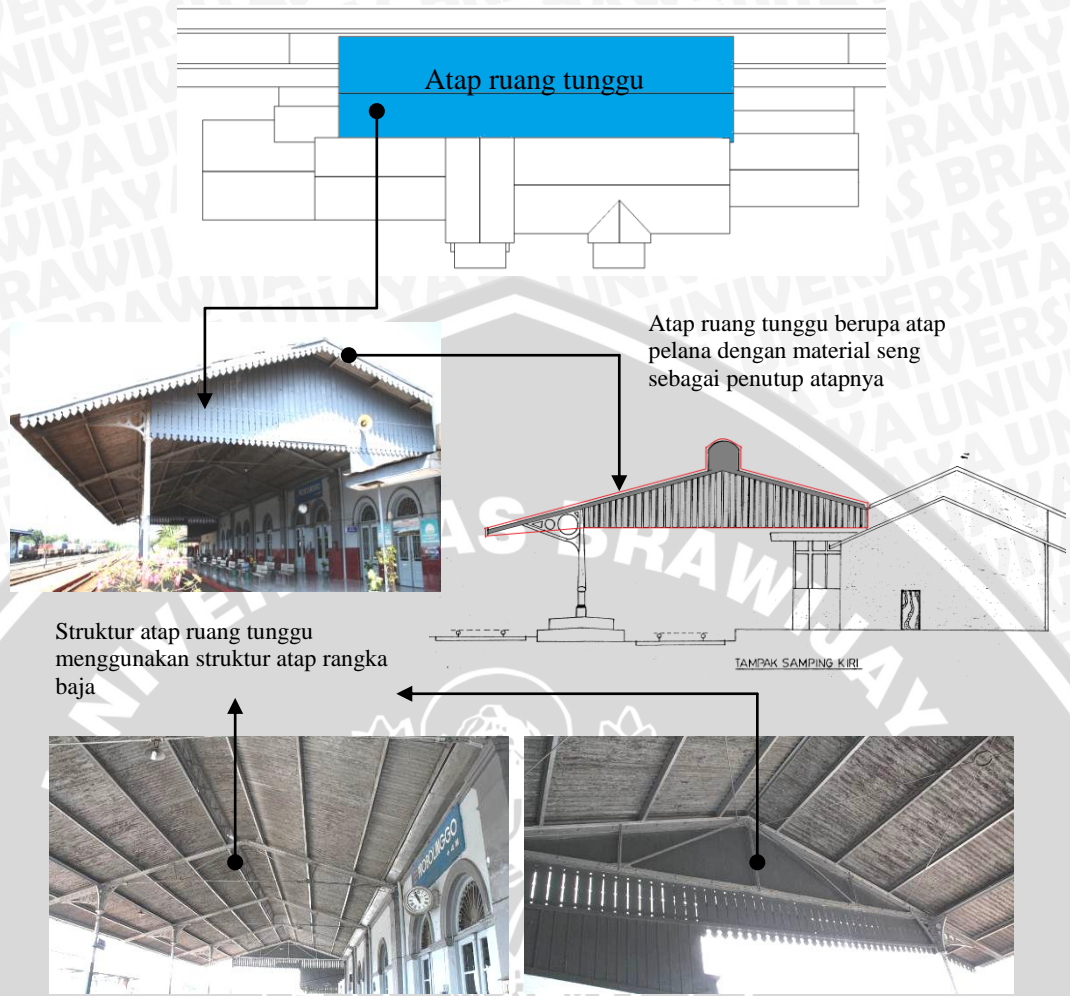
Atap bangunan induk berbentuk plana yang berada pada bagian depan bangunan. Menggunakan penutup atap seng gelombang dengan tritisannya yang terbuat dari kayu dengan warna abu-abu. Menggunakan struktur kuda-kuda yang dibuat dengan material kayu (Gambar 4.25). Perubahan yang terjadi pada atap bangunan induk, terdapat pada material penutup atap yang menggunakan material seng. Perubahan kondisi iklim dan faktor usia material, membuat material seng pada penutup atap sudah banyak yang mengalami karatan, sehingga memiliki warna yang berbeda dengan aslinya.



Gambar 4.25 Atap bangunan induk Stasiun Kereta Api Probolinggo

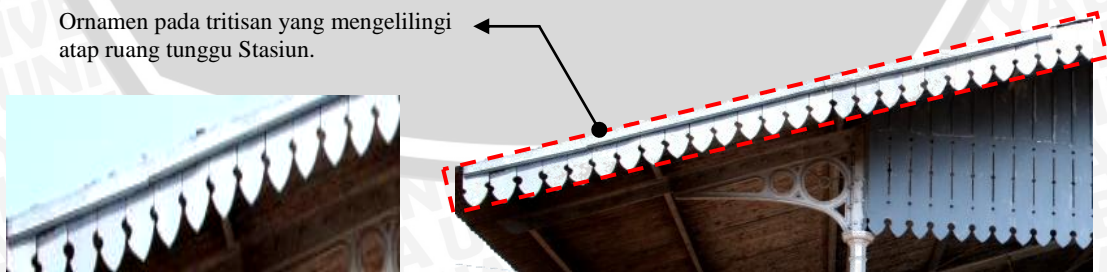
– Atap ruang tunggu

Atap ruang tunggu terletak pada bagian belakang bangunan. Konstruksi atap pada ruang tunggu ini berbeda dengan konstruksi bangunan induk. Atap ini selalu dilewati kereta api yang menimbulkan getaran, maka struktur yang digunakan berbeda dengan atap yang lainnya. Struktur atap ruang tunggu menggunakan rangka baja dengan finishing warna abu-abu (Gambar 4.26).



Gambar 4.26 Struktur atap ruang tunggu Stasiun Kereta Api Probolinggo

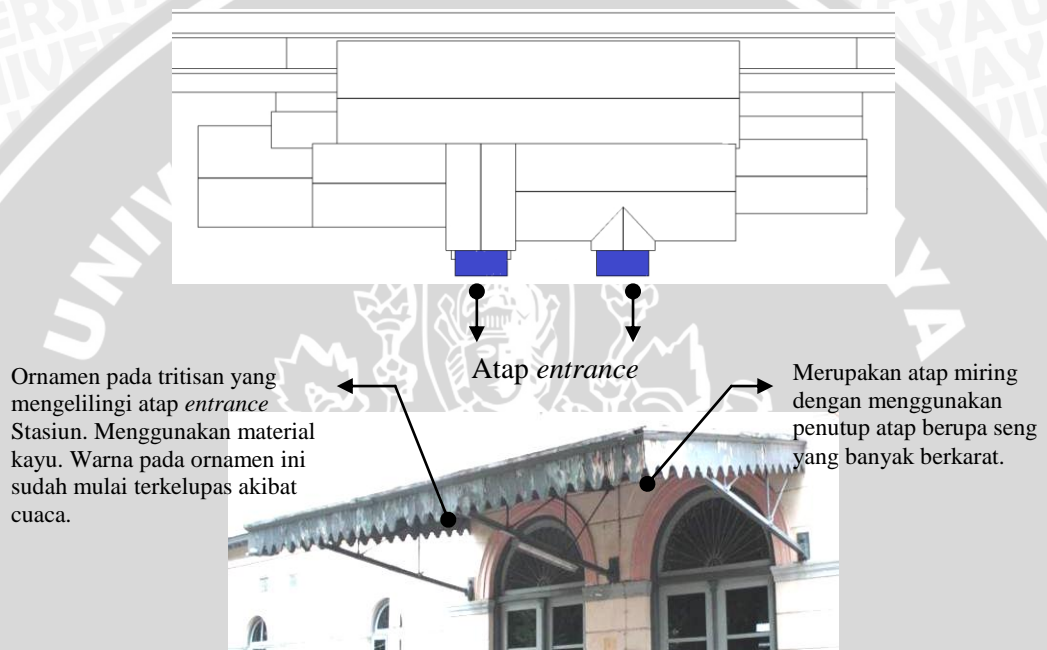
Perubahan yang terjadi terdapat pada penutup atap yang menggunakan material seng gelombang yaitu mengalami perubahan warna karena material yang mulai berkarat akibat faktor iklim dan usia material. Atap ruang tunggu di kelilingi dengan tritisan yang memiliki ornamen (Gambar 4.27).



Gambar 4.27 Ornamen pada tritisan atap ruang tunggu Stasiun Kereta Api Probolinggo

– *Atap entrance*

Atap entrance terletak di atas pintu masuk, menggunakan bentuk atap miring. Bagian yang menarik pada atap ini yaitu, ornamen yang terdapat pada bagian tritisan. Ornamen pada tritisan yang terbuat dari bahan kayu dengan bentuk garis dan lengkungan (Gambar 4.28). Perubahan yang terjadi terdapat pada ornamen tritisan yang terbuat dari material kayu mulai mengelupas. Penutup atap *entrance* juga merupakan material seng gelombang yang mengalami karatan.



Gambar 4.28 *Atap entrance* Stasiun Kereta Api Probolinggo

Penutup atap bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo seluruhnya menggunakan material seng gelombang dan mengalami perubahan yang sama, yaitu berkarat yang diakibatkan faktor iklim dan faktor usia material (Tabel 4.1).

Tabel 4.1 Atap Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Perletakkan	Bentuk	Material	Warna	Ornamen	Perubahan
Atap bangunan induk	Atap pelana	Seng	Abu-abu	Pada bagian tritisan	Penutup atap berupa seng banyak yang mulai berkarat
Atap ruang tunggu	Atap pelana	Seng	Abu-abu	Pada bagian tritisan	Penutup atap berupa seng banyak yang mulai berkarat

Bersambung ...

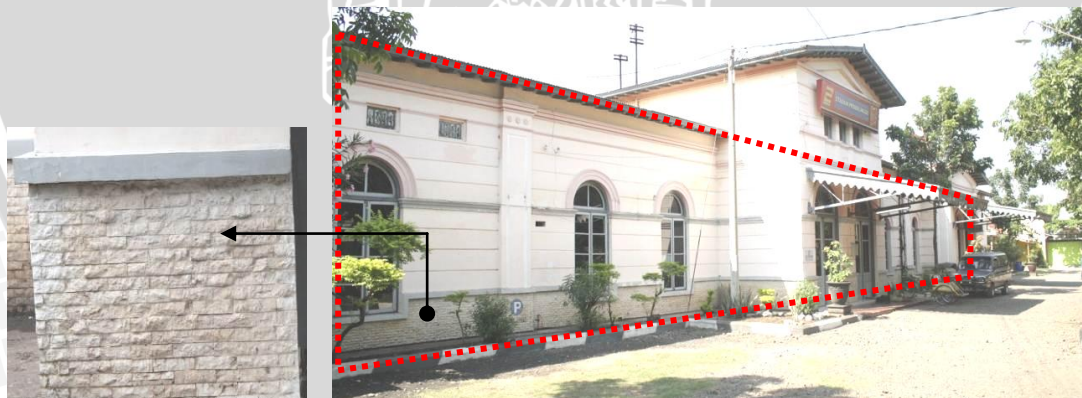
Lanjutan Tabel 4.1 Atap Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Perletakkan	Bentuk	Material	Warna	Ornamen	Perubahan
Atap <i>entrance</i>	Atap miring	Seng	Abu-abu	Pada bagian tritisan	Penutup atap berupa seng banyak yang mulai berkarat, Ornamen tritisan warnanya mulai terkelupas

## 2. Dinding eksterior

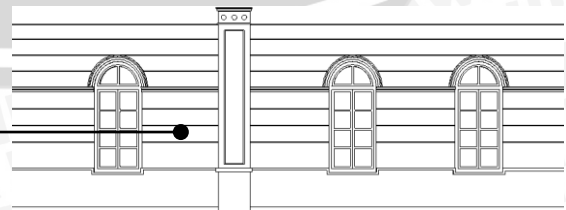
Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo memiliki dua bagian dinding eksterior yaitu, dinding pada depan bangunan dan dinding ruang tunggu di belakang bangunan yang seluruhnya memiliki dinding batu bata. Sebagai perekatnya menggunakan kapur dan serpihan bata merah pengganti semen.

Dinding eksterior fasade dari depan bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo ini di finishing dengan cat berwarna merah muda dan beberapa ornamen. Ornamen pada dinding bangunan berupa garis horizontal yang menonjol, garis lengkung pada bagian atas jendela dan pintu, dan ornamen batuan yang menonjol pada bagian bawah dinding eksterior. Dinding tersebut memiliki banyak bukaan sehingga lengkungan yang melingkupi bukaan sangat jelas terlihat bentuk pola berulang (Gambar 4.29 dan Gambar 4.30).



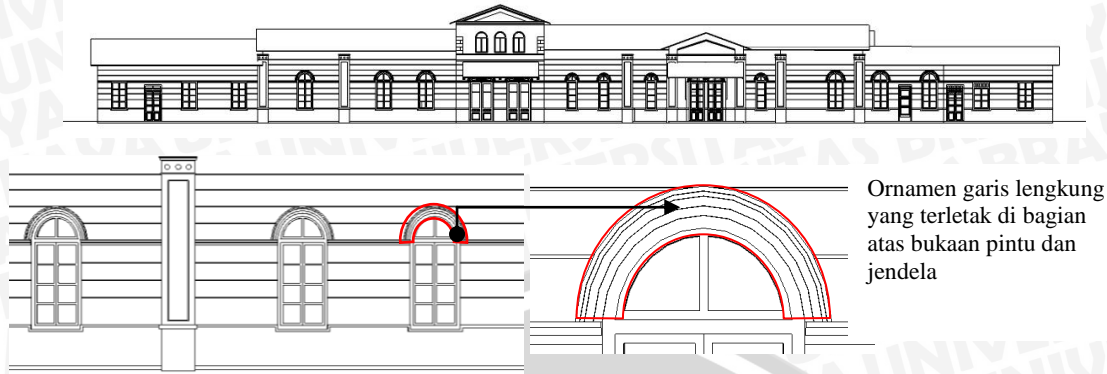
Ornamen batuan yang menonjol pada dinding fasade bangunan bagian bawah

Ornamen garis horizontal yang menonjol pada dinding bagian atas



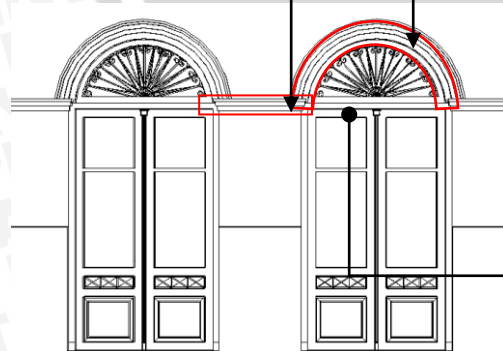
Gambar 4.29 Ornamen pada dinding eksterior Stasiun Kereta Api Probolinggo





Gambar 4.30 Ornamen pada dinding eksterior Stasiun Kereta Api Probolinggo

Berbeda dengan dinding eksterior dari fasade depan bangunan, dinding eksterior dari fasade belakang bangunan Stasiun Kereta Api Pobolinggo ini di finishing dengan cat berwarna abu-abu dengan penambahan material keramik pada bagian bawah dinding. Material keramik pada bagian bawah dinding merupakan material baru. Ornamen pada dinding bangunan berupa garis horizontal dan garis lengkung yang menonjol pada bagian atas jendela dan pintu (Gambar 4.31).



Ornamen keramik dengan warna merah hati yang menonjol pada dinding fasade belakang bangunan bagian bawah

Ornamen garis lengkung dan horizontal yang terletak di bagian atas bukaan pintu

Gambar 4.31 Ornamen pada dinding eksterior Stasiun Kereta Api Probolinggo

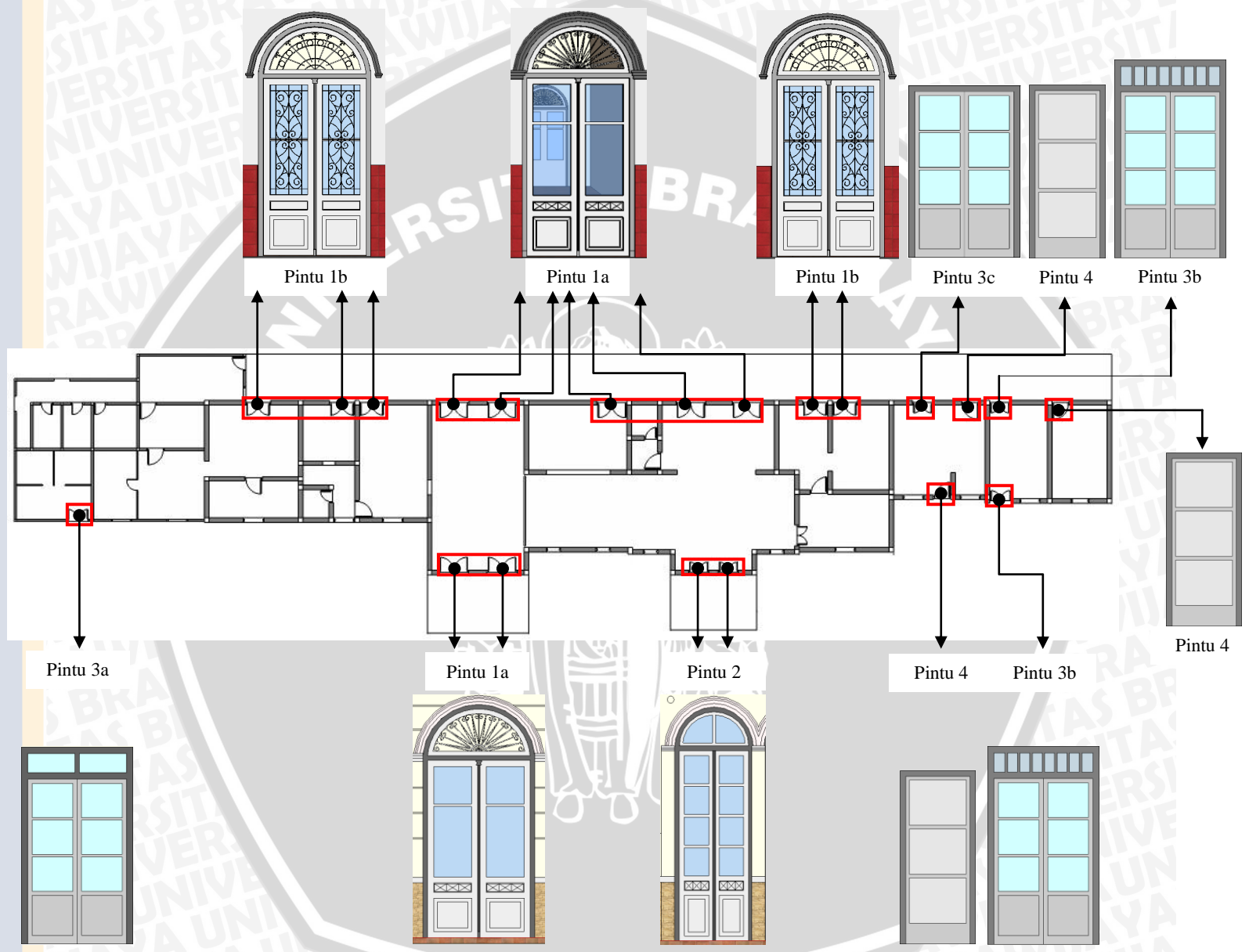
Perubahan yang terjadi pada kedua dinding fasade depan dan belakang berupa dinding yang berlumut dan mengalami keretakan akibat faktor iklim dan usia. Perubahan juga nampak pada dinding fasade belakang yang memiliki penambahan material baru yaitu keramik sebagai pelapis penutup dinding (Tabel 4.2).

Tabel 4.2 Dinding Eksterior Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Jenis	Material	Warna	Ornamen	Perletakkan	Perubahan
Dinding eksterior fasade depan bangunan	Batu bata	Merah muda	Ornamen garis horizontal yang menonjol	Dinding bagian atas	Ada bagian dinding yang mengalami keretakan dan berjamur
			Ornamen garis lengkung Ornamen batuan yang menonjol	Dinding bagian bawah Dinding bagian atas pintu dan jendela	
Dinding eksterior fasade belakang bangunan	Batu bata	Abu-abu	Ornamen garis lengkung	Dinding bagian atas bukaan	Ada bagian dinding yang mengalami keretakan dan berjamur
			Ornamen material keramik	Dinding bagian bawah	

### 3. Pintu

Peranan pintu sebagai penghubung antar ruang juga mempengaruhi visual seseorang. Rancangan desain pintu harus disesuaikan dengan fungsinya dan peletakkannya. Rancangan pintu bangunan Stasiun Kereta Api ini merupakan pintu kolonial yang memiliki ciri khas, yaitu adaptif dengan iklim setempat (Gambar 4.32).

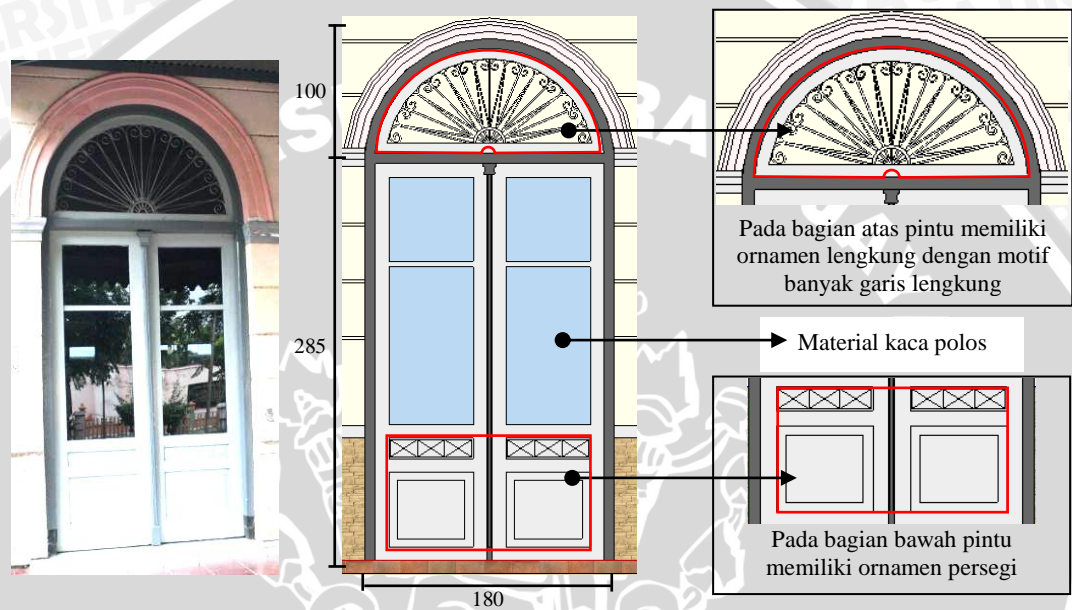


Gambar 4.32 Peletakan pintu pada fasade bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

– Pintu 1

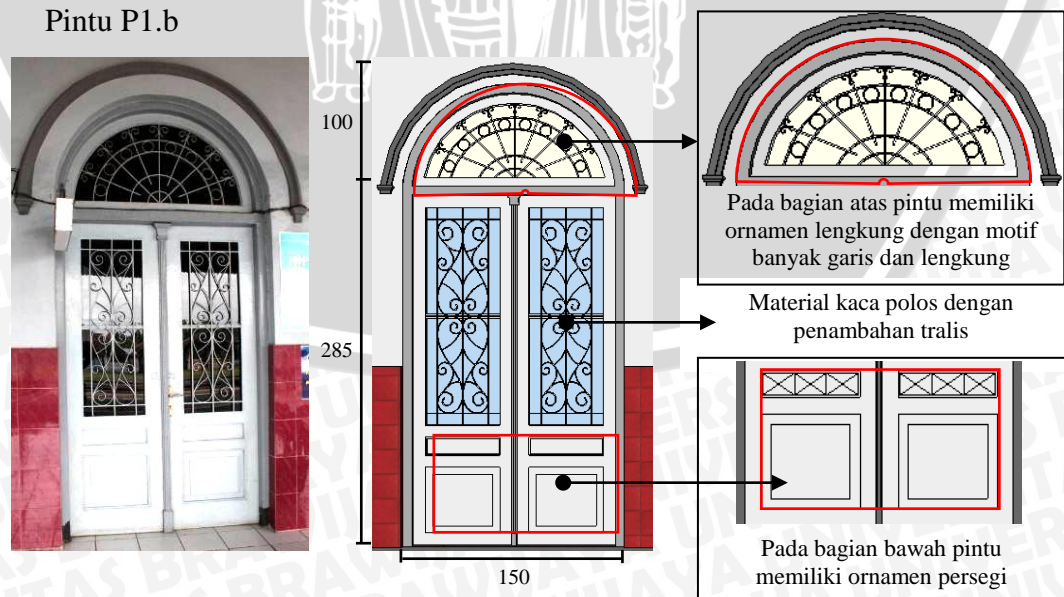
Dahulu merupakan jenis pintu masuk utama pada bangunan. Pintu yang memiliki dua daun pintu ini berbentuk persegi dengan lengkungan di bagian atasnya yang menjadi karakter pada sebagian besar pintu pada bangunan. Jenis pintu ini (P1) pada bagian fasade bangunan berjumlah 12 pintu. Pada bagian bawah pada pintu terdapat ornamen persegi dengan tambahan material kaca polos. Jenis pintu P1 ini dibedakan menjadi dua jenis, yaitu (Gambar 4.33 dan Gambar 4.34) :

Pintu P1.a



Gambar 4.33 Pintu 1a

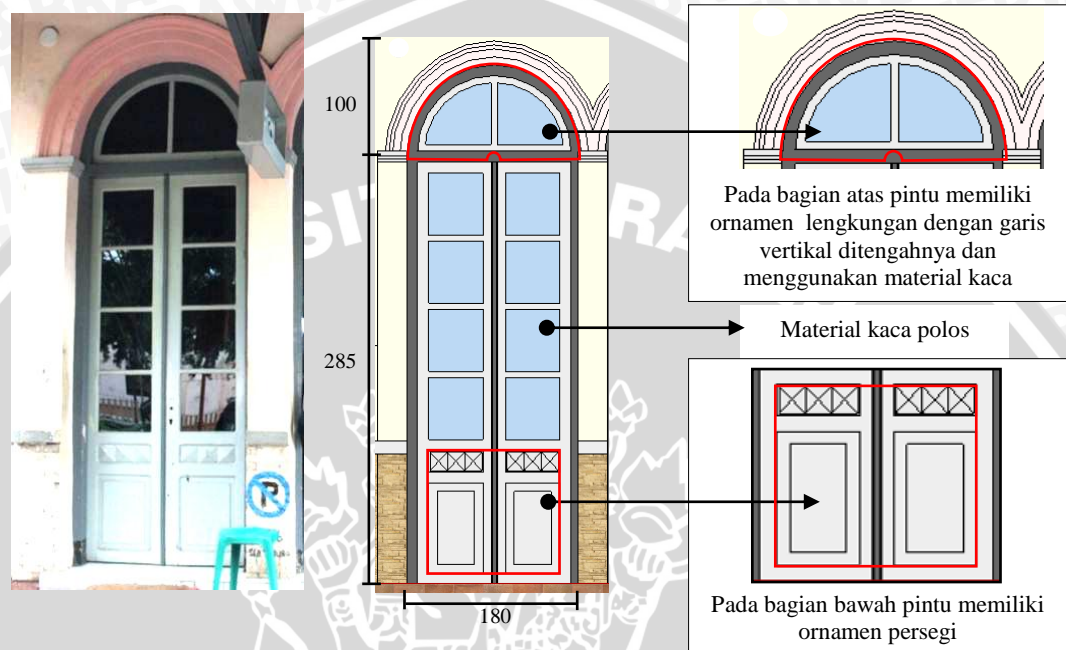
Pintu P1.b



Gambar 4.34 Pintu 1b

– Pintu 2

Pintu (P2) merupakan pintu masuk utama bangunan yang sampai sekarang masih di fungsikan. Selain ukurannya yang berbeda, perbedaan dengan jenis pintu (P1) terletak pada hiasan yang terdapat pada lengkungan pintu berupa satu garis vertikal yang membagi lengkungan menjadi dua bagian (Gambar 4.35).

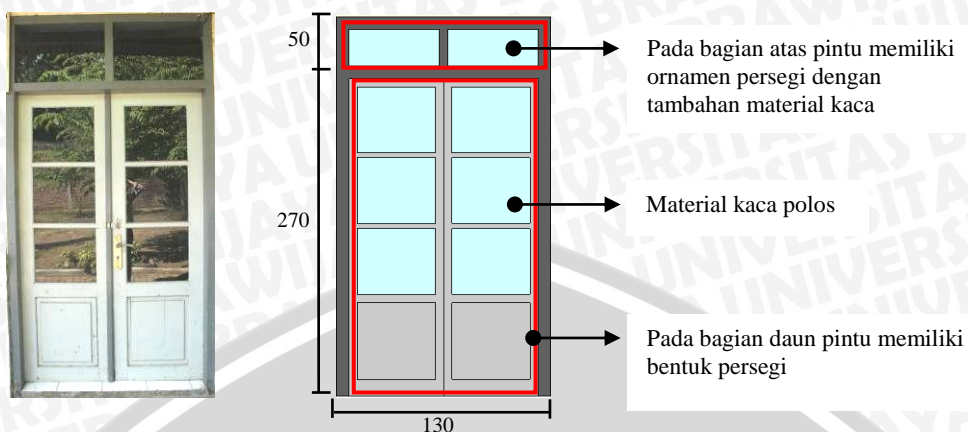


Gambar 4.35 Pintu 2

– Pintu 3

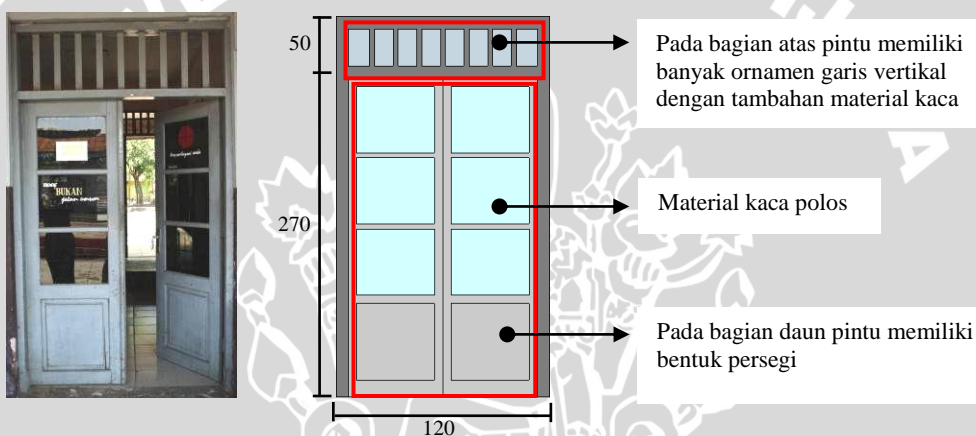
Pintu (P3) merupakan pintu masuk utama menuju ruang pengobatan, yang dahulu menjadi ruang pertemuan. Keseluruhan bagian pintu berbentuk persegi, yang terbuat dari material kayu dan kaca. Jenis pintu tiga berbeda dengan jenis pintu satu dan pintu dua, yang menjadi pembedanya adalah jenis pintu tiga ini hanya memiliki bentuk persegi. Jenis pintu tiga ini mempunyai tiga macam bentuk, yaitu (Gambar 4.36, Gambar 4.37, dan Gambar 4.38) :

*Pintu 3a*



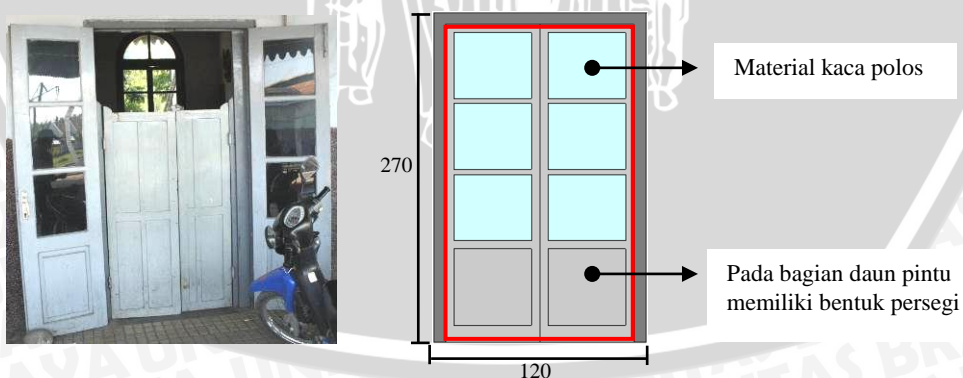
Gambar 4.36 Pintu 3a

*Pintu 3b*



Gambar 4.37 Pintu 3b

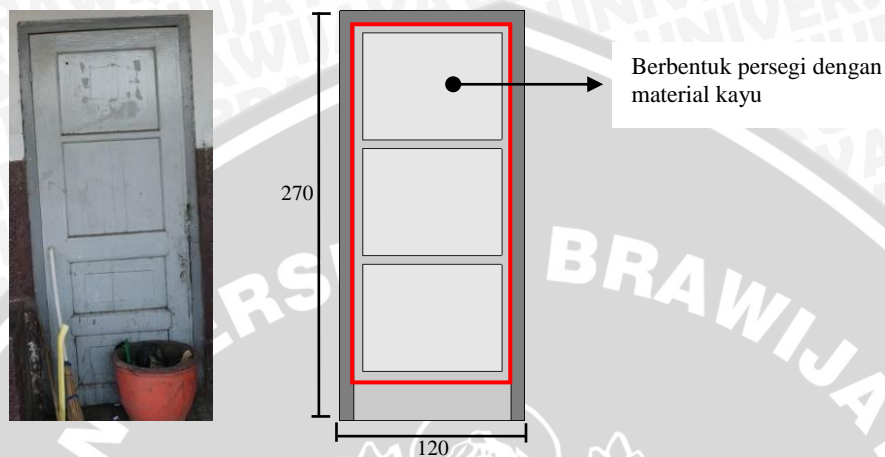
*Pintu 3c*



Gambar 4.38 Pintu 3c

– Pintu 4

Jenis pintu empat ini sebagai pintu masuk menuju ruang KDT. Tampilannya berbeda dengan jenis pintu-pintu yang lain. Selain ukurannya yang lebih kecil, pintu ini juga nampak polos dengan bentuk persegi (Gambar 4.39).



Gambar 4.39 Pintu 4

Berdasarkan analisis pintu pada fasade bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo terdapat beberapa perubahan, yaitu ada beberapa pintu yang sudah tidak difungsikan lagi dan kerusakan kecil akibat faktor usia material pintu (Tabel 4.3).

Tabel 4.3 Pintu Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Jenis	Bentuk	Material	Warna	Ornamen	Perletakkan	Perubahan
Pintu 1a	Persegi panjang dengan dua daun pintu dan lengkungan di bagian atas	Kayu dan kaca	Abu-abu	Kaca polos, motif banyak garis pada lengkungan, motif persegi	Fasade Bangunan	Perubahan fungsi, pintu sudah tidak difungsikan sebagai pintu masuk
Pintu 1b	Persegi panjang dengan dua daun pintu dan lengkungan di bagian atas	Kayu dan kaca	Abu-abu	Kaca polos, motif banyak garis pada lengkungan, motif persegi, ornamen pada talis	Fasade belakang bangunan	-
Pintu 2	Persegi panjang dengan dua daun pintu dan lengkungan di bagian atas	Kayu dan kaca	Abu-abu	Kaca polos, motif satu garis pada lengkungan, motif persegi	Fasade bangunan	-
Pintu 3a	Persegi panjang dengan dua daun pintu	Kayu dan kaca	Abu-abu	Kaca polos, motif persegi	Pintu utama ruang pengobatan	-

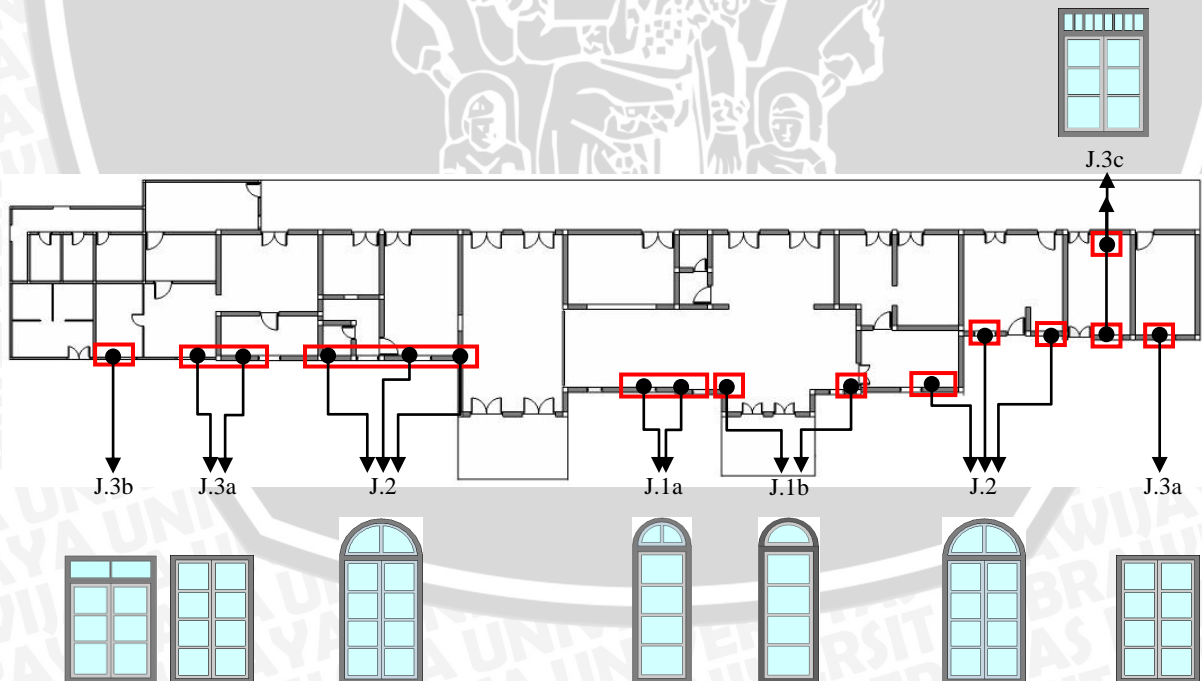
Bersambung ...

Lanjutan Tabel 4.3 Pintu Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Jenis	Bentuk	Material	Warna	Ornamen	Perletakkan	Perubahan
Pintu 3b	Persegi panjang dengan dua daun pintu	Kayu dan kaca	Abu-abu	Kaca polos, motif persegi, Memiliki banyak ornamen vertikal pada bagian atas	Fasade bangunan	-
Pintu 3c	Persegi panjang dengan empat daun pintu	Kayu dan kaca	Abu-abu	Kaca polos, motif persegi, Memiliki banyak ornamen vertikal pada bagian atas	Fasade bangunan	-
Pintu 4	Persegi panjang dengan satu daun pintu	kayu	Abu-abu	-	Pintu masuk menuju ruang KDT	-

#### 4. Jendela

Perletakkan jendela pada fasade bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo tersusun sejajar pada sisi kanan dan kiri. Komposisi jendela memperlihatkan adanya suatu pola atau susunan perulangan bukaan pada fasade bangunan. Unit jendela memiliki proporsi bentuk vertikal lebih banyak (Gambar 4.40 dan Tabel 4.4).



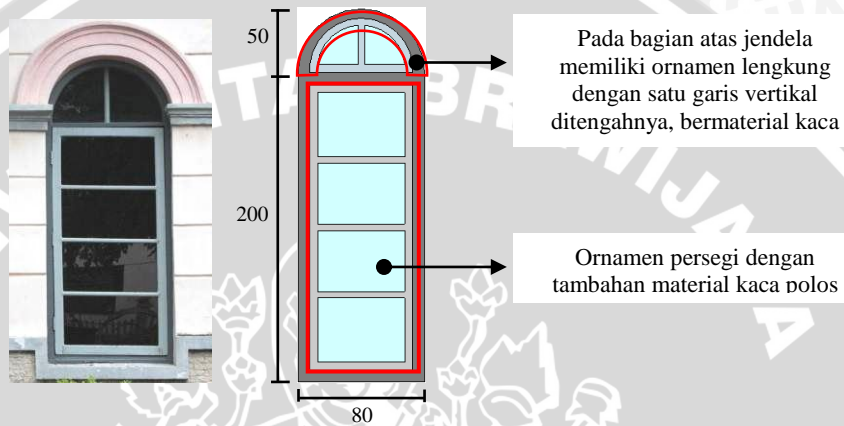
Gambar 4.40 Peletakkan jendela pada fasade bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo



– Jendela 1

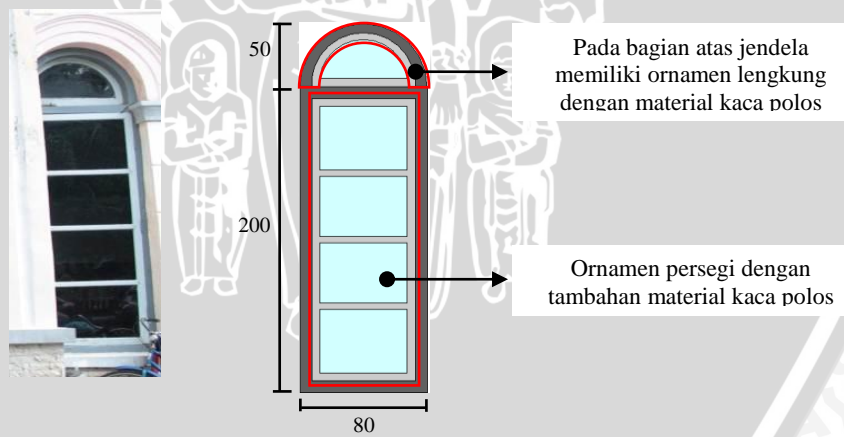
Jendela berbentuk persegi dan lengkung di bagian atas yang sesuai dengan bentuk pintu. Memiliki satu daun jendela dengan material kayu dan kaca polos yang di finishing dengan cat berwarna abu-abu. Jenis jendela J1 ini memiliki dua macam lengkungan di atasnya. Perbedaannya terlihat pada bentuk lengkung dengan garis vertikal di tengahnya (Gambar 4.41) dan bentuk lengkung tanpa disertai garis vertikal (Gambar 4.42).

*Jendela 1a*



Gambar 4.41 Jendela 1a

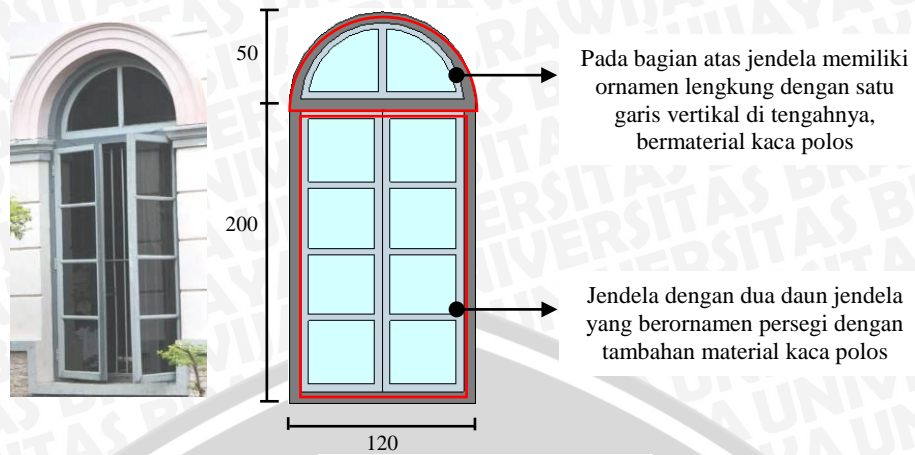
*Jendela 1b*



Gambar 4.42 Jendela 1b

– Jendela 2

Jendela berbentuk lengkung di bagian atas yang sesuai dengan bentuk pintu, namun berbeda dengan jenis jendela 1. Jenis jendela 2 ini memiliki dua daun jendela yang ditambah dengan tralis di dalamnya, menggunakan material yang sama, yaitu kayu, kaca polos dan besi sebagai material tralis (Gambar 4.43).

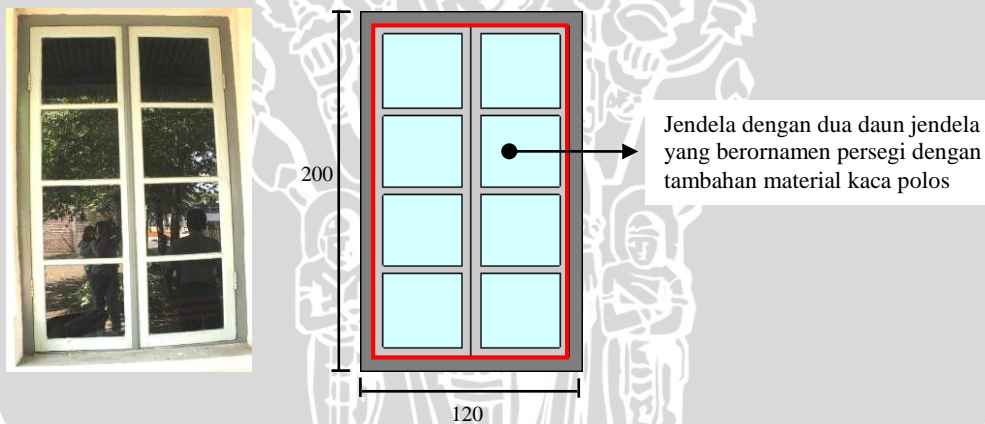


Gambar 4.43 Jendela 2

Jendela 3

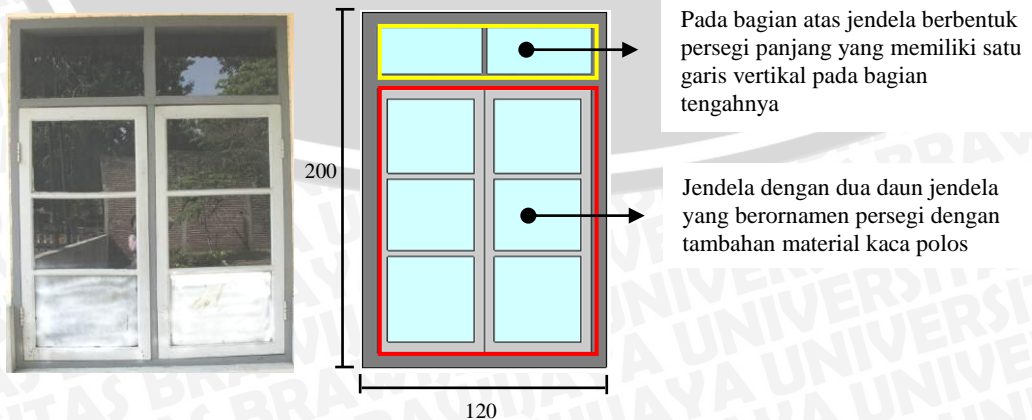
Jenis jendela tiga bentuknya berbeda dengan jenis jendela lainnya, pembedanya terlihat pada bagian atas jendela yaitu tidak adanya bentuk lengkungan. Secara keseluruhan jenis jendela ini hanya menggunakan bentuk persegi (Gambar 4.44, Gambar 4.45, dan Gambar 4.46).

Jendela 3a



Gambar 4.44 Jendela 3a

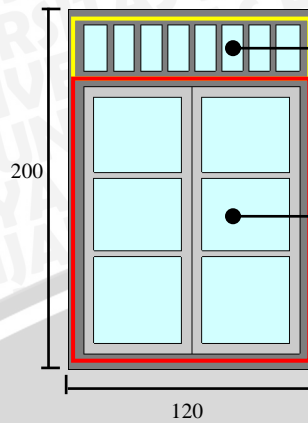
Jendela 3b



Gambar 4.45 Jendela 3b



Jendela 3c



Pada bagian atas jendela berbentuk persegi panjang yang memiliki ornamen banyak garis vertikal

Jendela dengan dua daun jendela yang berornamen persegi dengan tambahan material kaca polos

Gambar 4.46 Jendela 3c

Tabel 4.4 Jendela Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Jenis	Bentuk	Material	Warna	Ornamen	Perletakkan	Perubahan
Jendela 1a	Persegi panjang dengan satu daun jendela dan lengkungan di bagian atas	Kayu, kaca	Abu-abu	Kaca polos motif persegi, motif lengkung dengan garis vertikal di bagian tengahnya	Fasade bangunan	-
Jendela 1b	Persegi panjang dengan satu daun jendela dan lengkungan di bagian atas	Kayu, kaca	Abu-abu	Kaca polos motif persegi, motif lengkung	Fasade bangunan	-
Jendela 2	Persegi panjang dengan dua daun jendela dan lengkungan di bagian atas	Kayu, kaca	Abu-abu	Kaca polos dengan motif persegi, motif lengkung	Fasade bangunan	-
Jendela 3a	Persegi panjang dengan dua daun jendela	Kayu, kaca	Abu-abu	Kaca polos dengan motif persegi	Fasade bangunan	-
Jendela 3b	Persegi panjang dengan dua daun jendela	Kayu, kaca	Abu-abu	Kaca polos dengan motif persegi, pada bagian atas jendela berbentuk persegi panjang yang memiliki satu garis vertikal	Fasade bangunan	-

Bersambung ...

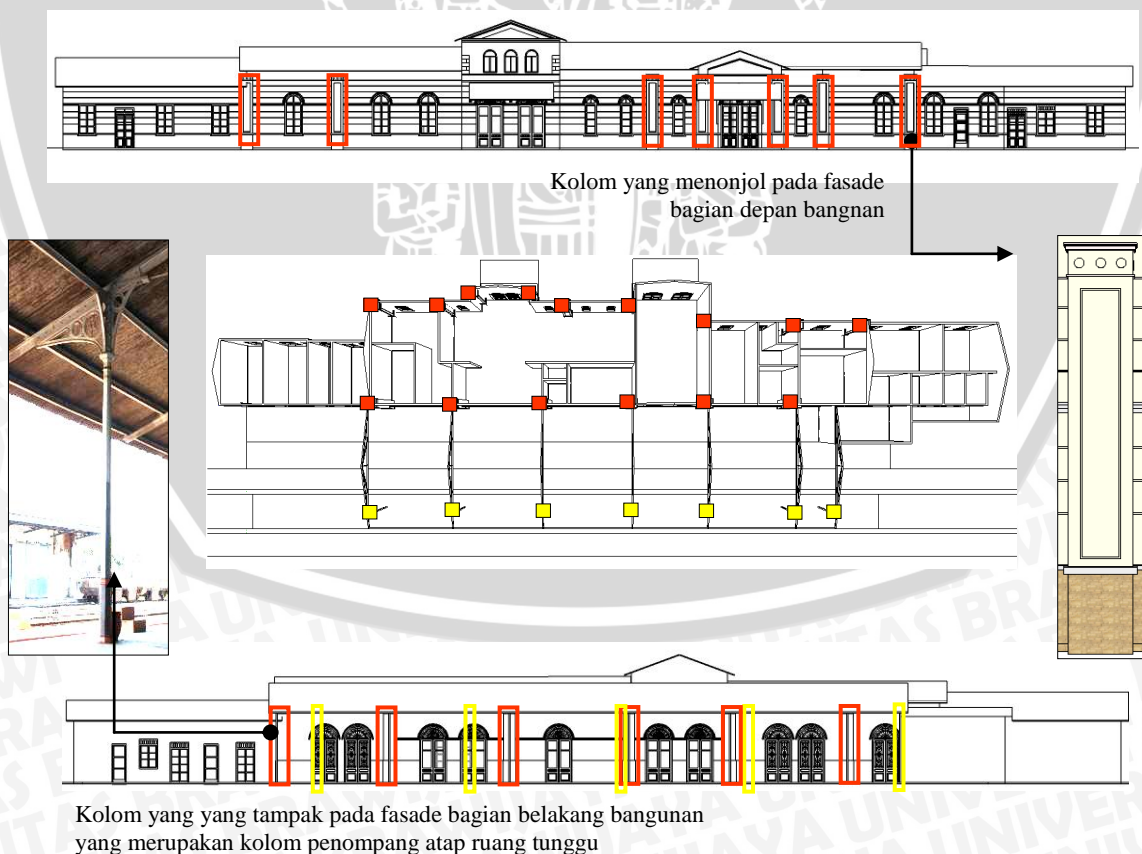


Lanjutan Tabel 4.4 Jendela Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Jenis	Bentuk	Material	Warna	Ornamen	Perletakkan	Perubahan
Jendela 3c	Persegi panjang dengan dua daun jendela	Kayu, kaca	Abu-abu	Kaca polos dengan motif persegi, pada bagian atas jendela berbentuk persegi panjang yang memiliki banyak garis vertikal	Fasade bangunan	-

## 5. Kolom

Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo memiliki kolom pada ruang tunggu yang menyangga atap ruang tunggu. Kolom tersebut terbuat dari baja dengan finishing cat, pada bagian bawah berwarna abu-abu tua dan bagian atas berwarna abu-abu muda. Pemberian warna abu-abu tua pada bagian bawah dimaksudkan agar kolom tidak cepat kotor. Penerapan kolom berukuran kecil dengan ornamen seperti masa *Empire Style*, namun karena penerapan kolom yang ukuran kecil membuat kolom cenderung tidak menonjol (Gambar 4.47 dan Tabel 4.5).



Gambar 4.47 Kolom pada fasade bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Tabel 4.5 Kolom Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Bentuk	Material	Warna	Ornamen	Perletakkan	Perubahan
Persegi	beton	Merah muda	Ornamen persegi dan lingkaran pada bagian atas kolom	Kolom yang menonjol pada fasade bagian depan bangunan	-
Pipa bulat	Baja	Abu-abu	Lingkaran pada bagian atas kolom	Ruang tunggu	-

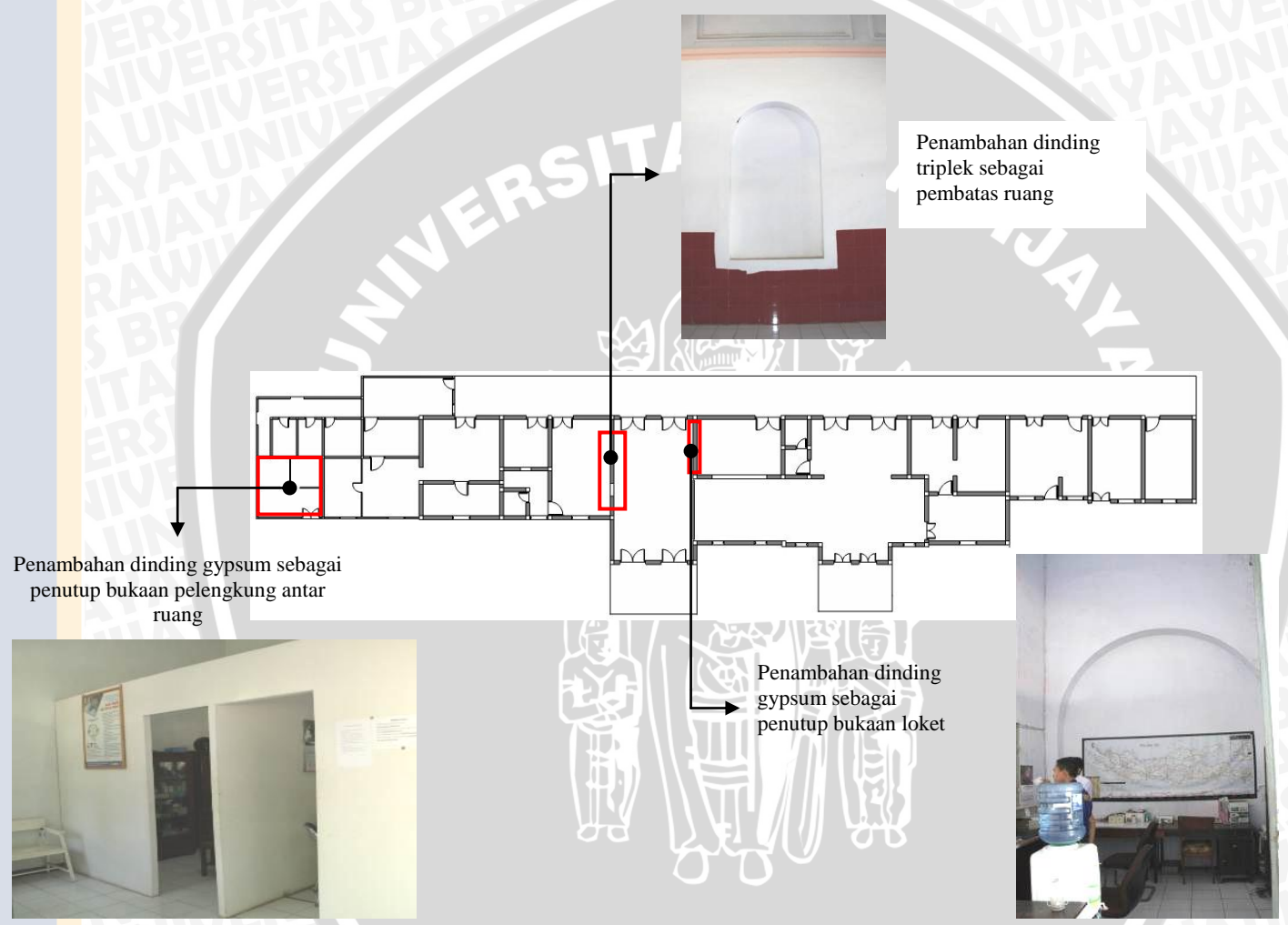
## B. Elemen pembentuk ruang dalam bangunan

Karakter pada ruang dalam dapat ditemukan melalui ciri dan sifat elemen yang dapat di amati pada ruangan yang terbentuk secara fisik maupun non-fisik. Elemen tersebut antara lain, dinding interior, pintu dan jendela pada ruang dalam, langit-langit, lantai dan kolom bangunan. Kemudian tiap elemen tersebut akan dijelaskan dengan indikator bentuk, material, warna serta ornamen, sebagai berikut.

### 1. Dinding interior

Dinding interior pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo merupakan keseluruhan dinding batu bata, sama dengan dinding eksterior bangunannya. Sebagai perekatnya menggunakan kapur dan serpihan bata merah pengganti semen. Akibat adanya pembagian ruang dalam menyebabkan adanya dinding yang tidak permanen dan memiliki ketebalan yang lebih tipis di banding dinding aslinya. Dinding yang tidak permanen pada ruangan merupakan dinding partisi yang terbuat dari triplek (Tabel 4.6).

Terlihat pada ruang pengobatan yang memerlukan pembagian ruang dan bukaan loket yang saat ini telah menjadi dinding (Gambar 4.48).



Gambar 4.48 Penambahan dinding tidak permanen pada ruang dalam Stasiun

Dinding interior bangunan dominasi finishing dengan cat berwarna putih, warna dinding ini tetap di pertahankan hingga saat ini. Pada ruang-ruang tertentu menggunakan material keramik pada bagian bawah dinding. Seperti pada ruang tunggu yang merupakan ruang dengan berbagai macam aktifitas pengunjung maupun pengelola stasiun, penggunaan material keramik ini bertujuan agar dinding nampak bersih, malaupun adanya berbagai macam aktifitas (Gambar 4.49).



Gambar 4.49 Penggunaan material keramik pada dinding ruang dalam Stasiun

Pada ruang penitipan kendaraan motor yang dahulunya merupakan ruang kantin, memiliki dinding dengan tiga finishing warna kuning, putih dan material keramik di bagian bawahnya. Perbedaan pada ruang ini sangat terlihat dari warna dindingnya yang mencolok. Ruang-ruang lain selain ruang tunggu, hanya difinishing dengan cat berwarna putih saja tanpa penambahan material keramik.

Ornamen asli pada ruang dalam bangunan stasiun terdapat pada bagian atas bukaan. Ornamen ini hanya terdapat pada pintu masuk ruang tunggu (Gambar 4.50).



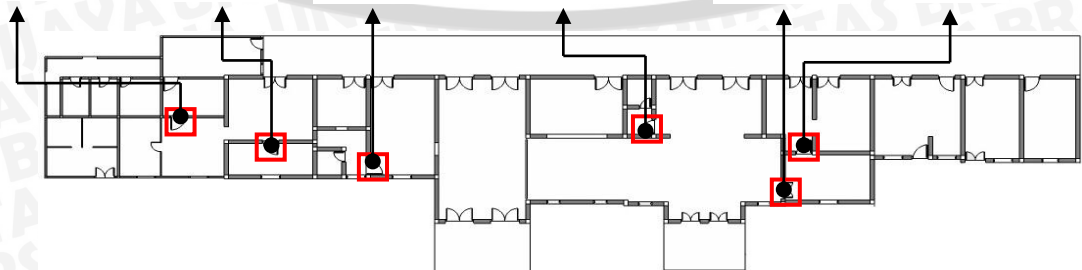
Gambar 4.50 Ornamen pada dinding ruang dalam stasiun

Tabel 4.6 Dinding Interior Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Jenis	Material	Warna	Ornamen	Perletakkan	Perubahan
Dinding interior	Batu bata	Putih	Ornamen berupa material keramik	Bagian bawah dinding ruang tunggu, ruang rapat, dan kantin	Penambahan material keramik pada bagian bawah dinding
			Ornamen lengkungan dan garis	Bagian atas pintu ruang tunggu	-

2. Pintu

Pada ruang dalam bangunan keberadaan pintu lebih sedikit di bandingkan dengan bagian fasadnya. Secara keseluruhan terdapat 6 pintu pada ruang dalam. Beberapa jenis pintu yang terdapat pada bagian dalam bangunan memiliki jenis pintu yang sama dengan pintu di bagian eksterior. Kesamaan terdapat pada bentuk lengkung pintu yang terletak pada bagian atas pintu (Gambar 4.51 dan Tabel 4.7).

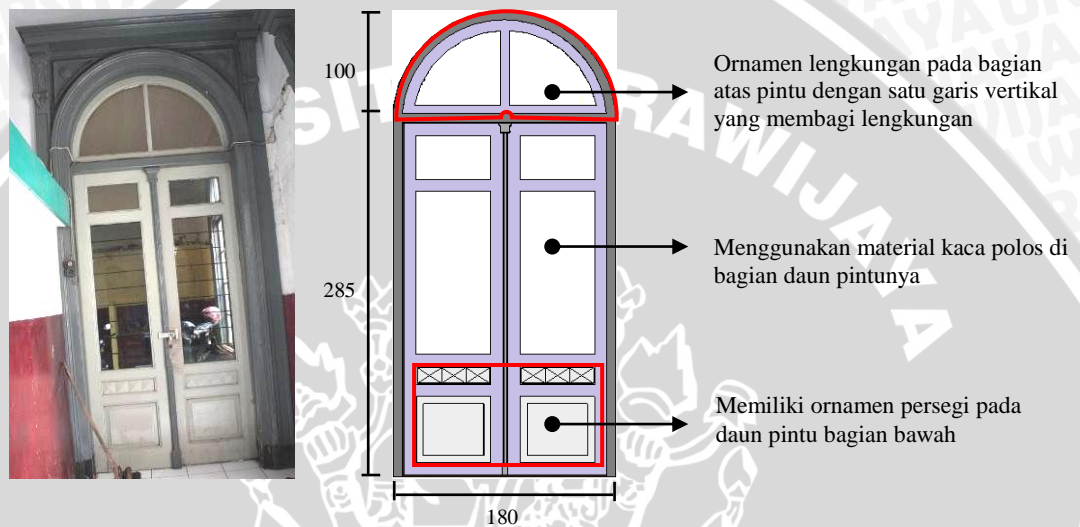


Gambar 4.51 Peletakkan pintu pada ruang dalam bangunan Stasiun



– Pintu 1c

Pintu (P.1c) merupakan pintu masuk menuju ruang kantin yang sampai sekarang masih di fungsikan sebagai pintu masuk ruang penitipan kendaraan. Selain ukurannya yang berbeda, perbedaan dengan jenis pintu 1a dan pintu 1b terletak pada hiasan yang terdapat pada lengkungan pintu berupa satu garis vertikal yang membagi lengkungan menjadi dua bagian. Pintu ini merupakan pintu dengan dua daun pintu (Gambar 4.52).

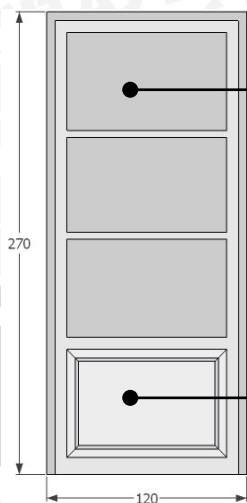


Gambar 4.52 Pintu 1c

– Pintu 5

Jenis pintu lima ini terdapat pada ruang kantin dan kamar mandi yang sekarang menjadi ruang penjaga. Tampilannya berbeda dengan jenis pintu-pintu yang lain. Selain ukurannya yang lebih kecil dan memiliki satu daun pintu saja, pintu ini juga nampak polos dengan bentuk persegi. Pintu lima ini di bagi menjadi dua yaitu, pintu 5a yang menggunakan material kayu dan kaca polos, dan pintu 5b yang hanya menggunakan material kayu dengan ventilasi di bagian atas yang berbentuk persegi (Gambar 4.53, dan Gambar 4.54).

Pintu 5a

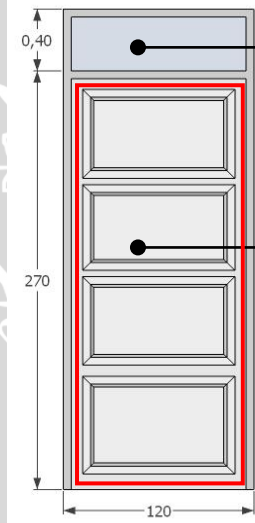


Menggunakan material kaca polos pada daun pintu

Memiliki bentuk ornamen persegi di bagian bawah daun pintu

Gambar 4.53 Pintu 5a

Pintu 5b

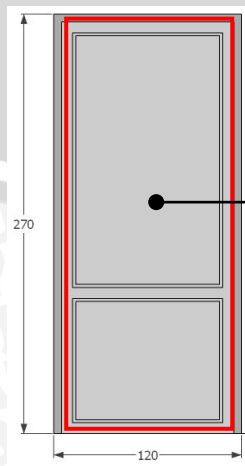


Memiliki ventilasi berbentuk persegi pada bagian atas pintu, tanpa memiliki ornamen

Memiliki bentuk ornamen persegi di daun pintunya

Gambar 4.54 Pintu 5b

– Pintu 6



Menggunakan material kayu dengan finishing warna abu-abu. Memiliki bentuk ornamen persegi di daun pintunya

Gambar 4.55 Pintu 6

Tabel 4.7 Pintu Pada Interior Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Jenis	Bentuk	Material	Warna	Ornamen	Perletakkan	Perubahan
Pintu 1c	Persegi panjang dengan dua daun jendela dan lengkungan di bagian atas	Kayu dan kaca	Abu-abu	Kaca polos dengan motif persegi	Ruang dalam	-
Pintu 5a	Persegi panjang dengan satu daun pintu	Kayu dan kaca	Abu-abu	Kaca polos dengan motif persegi	Ruang dalam	-
Pintu 5b	Persegi panjang dengan satu daun pintu	Kayu	Abu-abu	Motif persegi	Ruang dalam	-
Pintu 6	Persegi panjang dengan satu daun pintu	Kayu	Abu-abu	Motif persegi	Ruang dalam	-

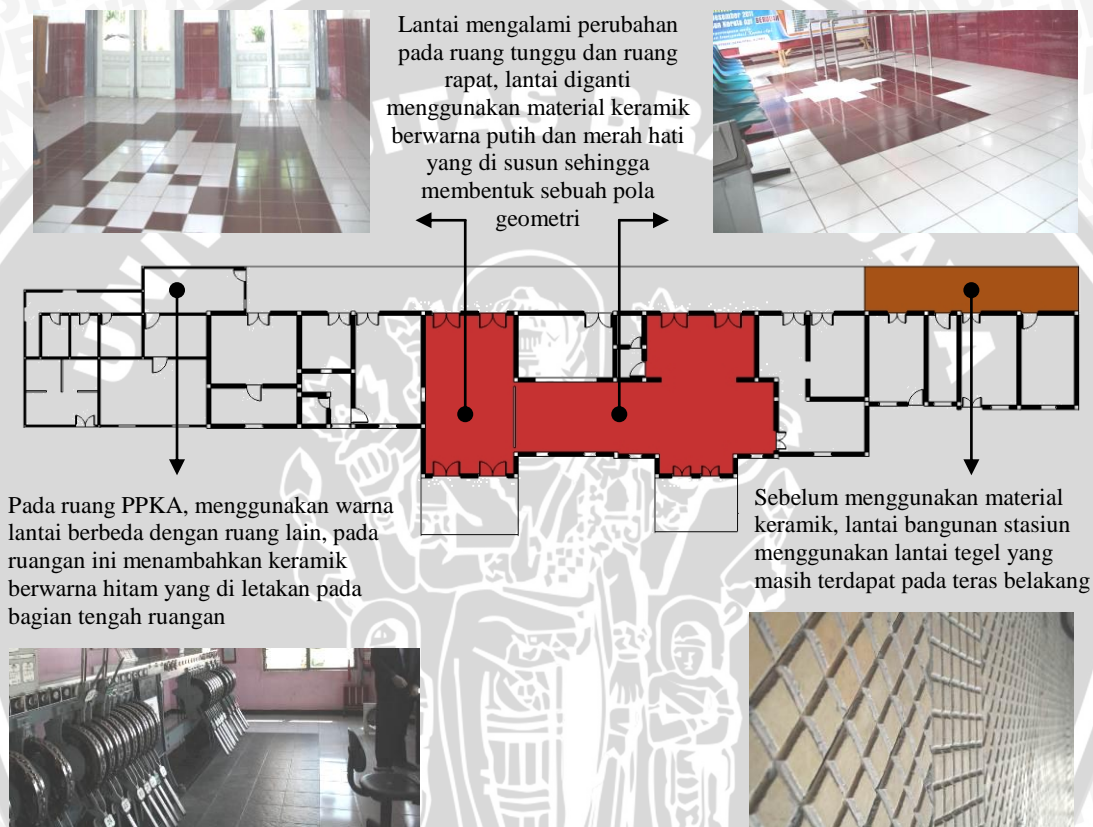
### 3. Lantai

Pada bangunan Kolonial Belanda khususnya fasilitas umum sebagai bahan lantai banyak digunakan material ubin. Lantai ubin memiliki banyak pilihan warna dan motif sebagai pola lantai. Motif lantai yang banyak digunakan ialah motif geometri persegi dengan penerapan beberapa warna yang berbeda, dan motif floral sebagai pingiran.

Pada perkembangan arsitektur saat ini material keramik menjadi salah satu bahan penutup lantai yang sering digunakan. Perubahan bahan penutup lantai dengan bahan keramik ini terdapat pada seluruh ruang dalam bangunan. Motif lantai yang di gunakan berbeda pada beberapa ruang tertentu, terdapat pula ruang yang tidak memiliki motif lantai. Secara keseluruhan keramik yang di gunakan berwarna putih dengan tambahan keramik yang berwarna merah hati (Gambar 4.56). Hal ini sangat berbeda dengan kondisi awal bangunan dengan ruang yang memiliki lantai yang sama, yaitu menggunakan lantai tegel (Gambar 4.57 dan Tabel 4.8).



Gambar 4.56 Perubahan penggunaan material lantai



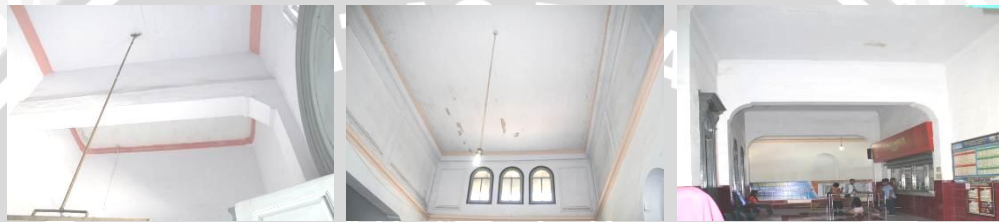
Gambar 4.57 Penggunaan material lantai pada ruang dalam Stasiun

Tabel 4.8 Lantai Pada Interior Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Bentuk	Material	Warna	Ornamen	Perletakkan	Perubahan
Persegi	Keramik 40x40 cm	Putih	-	Seluruh ruang dalam bangunan	Lantai baru pada bangunan Stasiun
		Merah hati	-	Ruang tunggu dan ruang rapat	Lantai baru pada bangunan Stasiun
		Abu-abu	-	Ruang PPKA	Lantai baru pada bangunan Stasiun

#### 4. Langit-langit

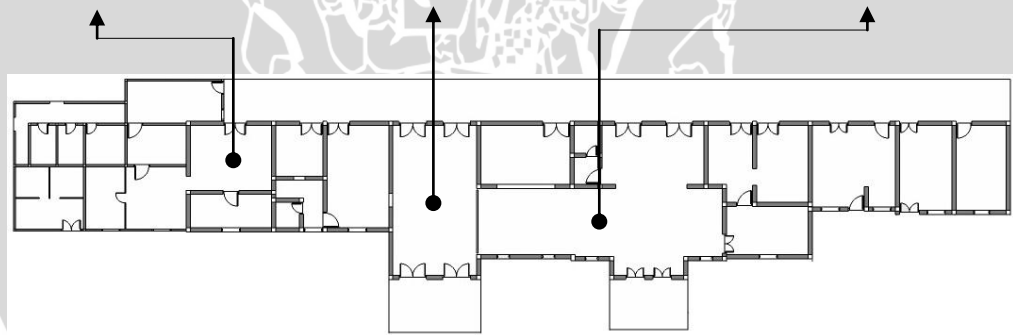
Secara keseluruhan langit-langit pada ruang dalam stasiun menggunakan jenis plafond yang berbahan gypsum polos dengan finishing cat warna putih yang di tambah dengan lis gypsum yang mengelilingi ruang. Memiliki ketinggian yang kebanyakan sama di setiap ruangnya. Material yang digunakan masih sama dengan aslinya dan juga masih mempertahankan warna pada plafond yaitu warna putih. Saat ini plafond pada ruang-ruang dalam tidak banyak mengalami perubahan, namun pada ruang tertentu mengalami kerusakan (Gambar 4.58 dan Tabel 4.9).



Langit-langit pada ruang loker memiliki ketinggian 5,3 m dan menggunakan bahan gypsum berwarna putih dengan lis gypsum berwarna merah muda yang mengelilingi ruang

Langit-langit pada ruang rapat memiliki ketinggian 5,3 m dan menggunakan bahan gypsum berwarna putih dengan lis gypsum berwarna merah muda yang mengelilingi ruang

Langit-langit pada ruang tunggu memiliki ketinggian 5,3 m dan menggunakan bahan gypsum berwarna putih dengan lis gypsum berwarna putih yang mengelilingi ruang



Gambar 4.58 Langit-langit pada ruang dalam bangunan Stasiun

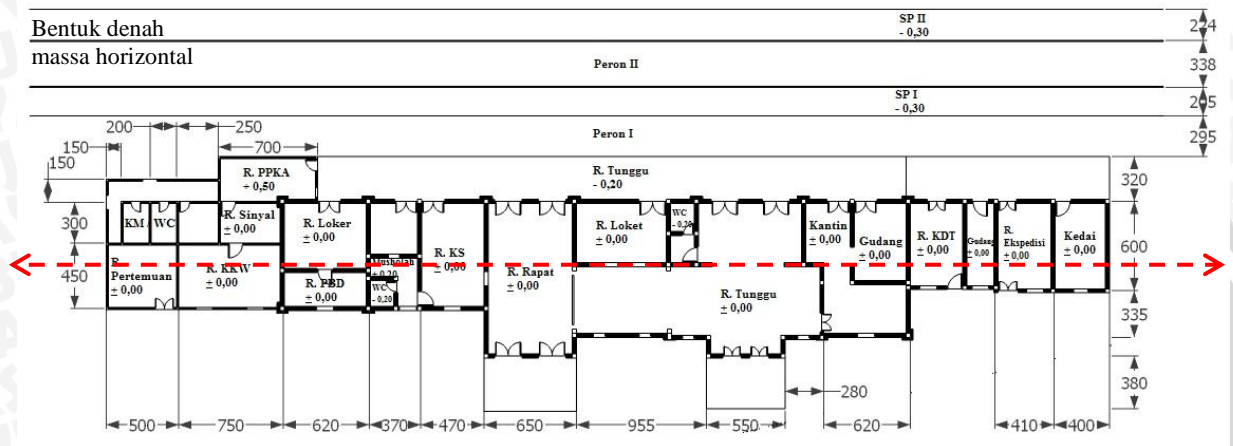
Tabel 4.9 Langit-langit Pada Interior Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Bentuk	Material	Warna	Ornamen	Perletakkan	Perubahan
Di sesuai dengan bentuk ruang	Plafond gypsum polos	Putih	Lis gypsum yang mengelilingi ruang	Seluruh ruang dalam bangunan	Adanya kerusakan pada ruangan tertentu

C. Massa bangunan

Bentuk bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo tidak banyak mengalami perubahan. Perubahan yang terjadi hingga saat ini hanya kebutuhan ruang dalam dan penggantian elemen-elemen bangunan yang telah rusak.

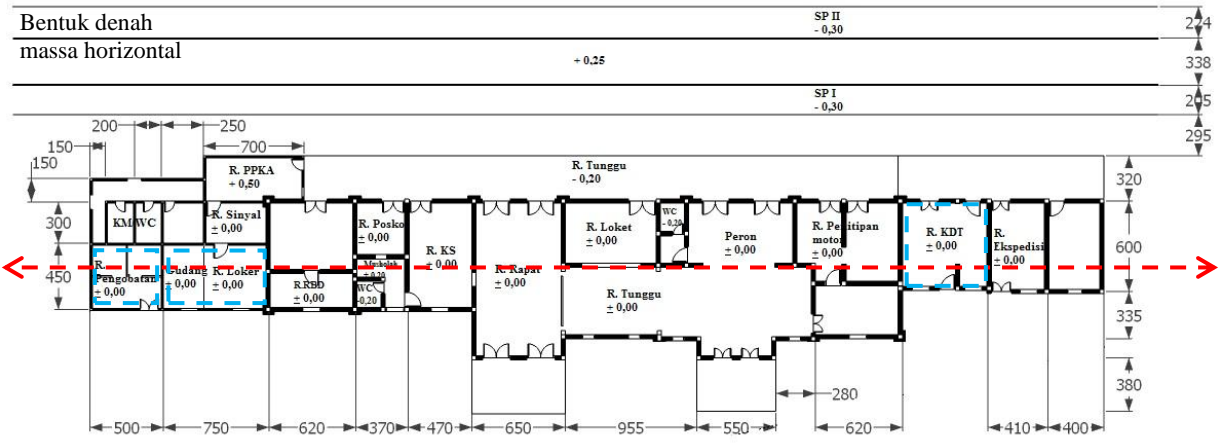
Massa bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo memiliki denah yang di dominasi horizontal dengan mengutamakan fungsi ruang-ruang yang ada di dalam bangunan (Gambar 4.59 dan Gambar 4.60).



Denah lama bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo

Gambar 4.59 Bentuk denah lama massa bangunan Stasiun

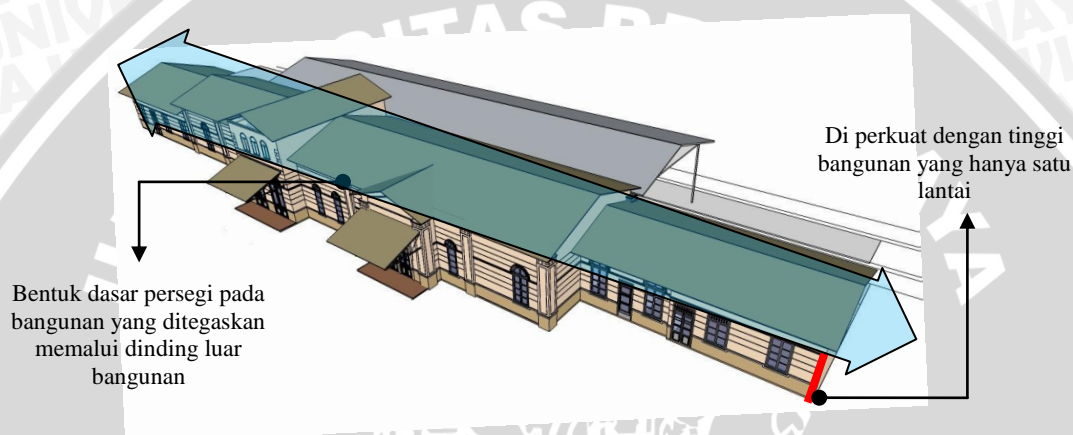
Denah lama bangunan Stasiun berbentuk horizontal dengan bentuk persegi pada pola ruangnya.



Gambar 4.60 Bentuk denah baru massa bangunan Stasiun

Denah baru bangunan Stasiun masih berbentuk horizontal dengan bentuk persegi pada pola ruangnya. Pada denah baru Stasiun ini memiliki perubahan fungsi ruang dan penambahan ruang-ruang dalam seperti pada ruang pengobatan yang dahulunya sebagai ruang pertemuan dan penambahan dinding pada ruang tertentu karena kebutuhan ruang.

Bentuk massa horizontal semakin di perkuat dengan tinggi bangunan yang hanya satu lantai (Gambar 4.61). Dengan adanya bentuk massa horizontal ini menjadikan bangunan stasiun menjadi bangunan yang mempunyai ciri dan karakter tersendiri yang berbeda dengan bangunan-bangunan lain yang ada pada kawasan tersebut sebagai bangunan kolonial.

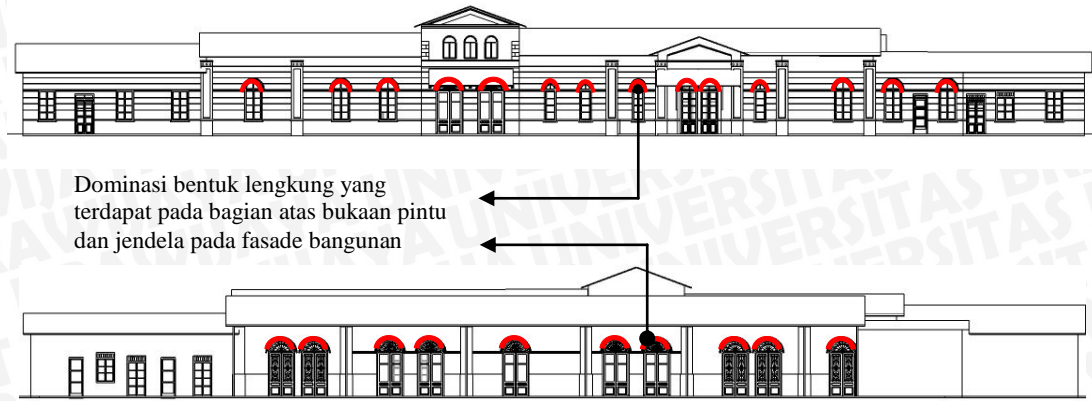


Gambar 4.61 Bentuk massa bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Melalui penjabaran mengenai elemen-elemen visual bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo, baik fasade bangunan, elemen pembentuk ruang dalam maupun massa bangunan muncul beberapa karakter yang dapat dijelaskan melalui prinsip komposisi antara lain:

a. Dominasi

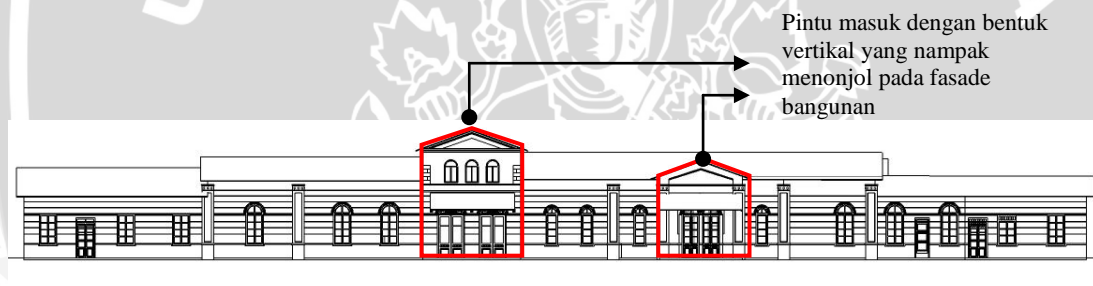
Pada fasade bangunan muncul dominasi bentukan lengkung yang terdapat pada tiap bukaan dinding, pintu, jendela, bentuk pada ornamen. Penerapan bentuk lengkung merupakan pengaruh dari langgam *Indische* yang masih diterapkan pada masa transisi yang mengurangi kesan kaku bangunan (Gambar 4.62).



Dominasi bentuk lengkung yang terdapat pada bagian atas bukaan pintu dan jendela pada fasade bangunan

Gambar 4.62 Dominasi bentuk lengkung pada fasade Stasiun Kereta Api Probolinggo

Domonasi pada fasade bangunan juga terdapat pada ruang penerima yang nampak menonjol dengan bentuk vertikal. Ruang penerima ini di buat menonjol agar pengunjung dapat dengan mudah mengenali pintu masuk Stasiun (Gambar 4.63).



Pintu masuk dengan bentuk vertikal yang nampak menonjol pada fasade bangunan

Gambar 4.63 Dominasi bentuk vertikal pada fasade Stasiun Kereta Api Probolinggo

Warna putih mendominasi pada dinding ruang dalam bangunan karena dinding ruang dalam masih banyak yang tidak mengalami perubahan warna. Finishing warna putih pada dinding terdapat pada seluruh ruang dalam bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo (Gambar 4.64).





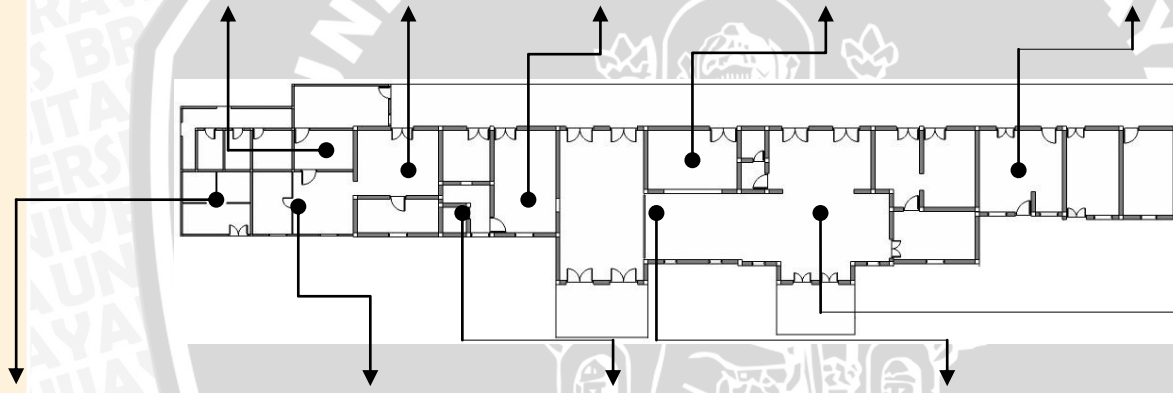
Ruang Sinyal

Ruang Loker

Ruang Kepala Stasiun

Ruang Loket

Ruang KDT



Ruang Pengobatan

Ruang KKW

R. Musholah dan toilet

Ruang Rapat

Ruang Tunggu

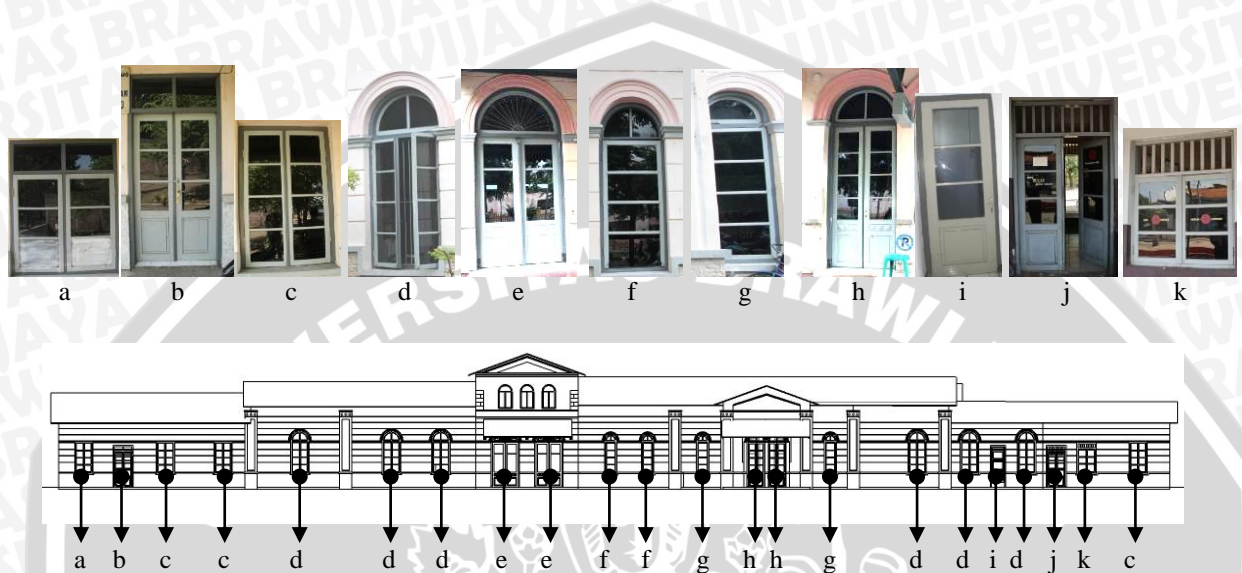
Warna putih merupakan warna yang mendominasi ruang dalam Stasiun Kereta Api.



Gambar 4.64 Dominasi warna putih pada ruang dalam bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

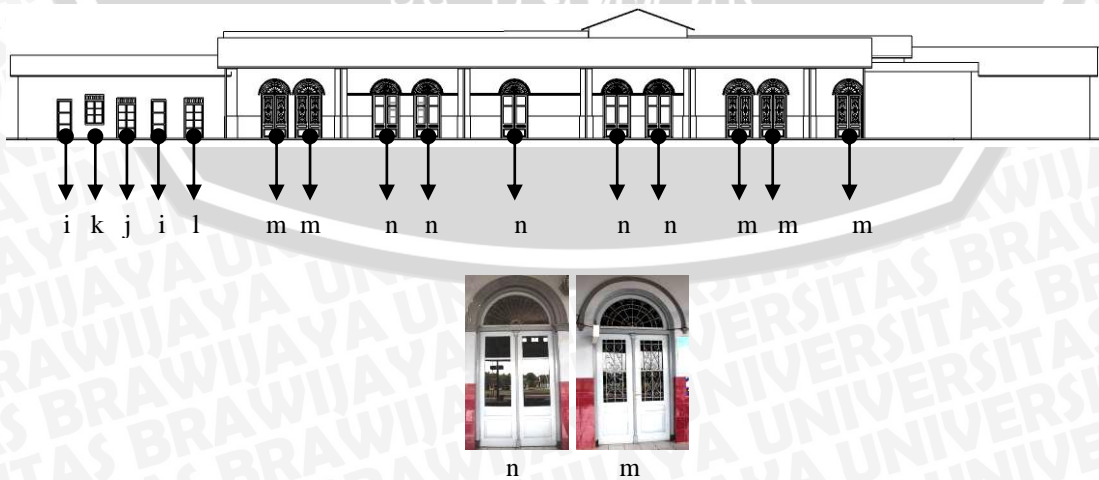
### b. Perulangan

Perulangan bukaan pada fasade bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo dibatasi pada aspek jenis, ukuran dan bukaan. Fasade depan bangunan memiliki pola a-b-a-a-c-c-c-d-d-e-e-e-f-f-e-c-c-b-c-g-h-a. Pola b, d, f, g, dan h merupakan bukaan pintu, sedangkan pola a, c, e, dan i merupakan bukaan jendela (Gambar 4.65).



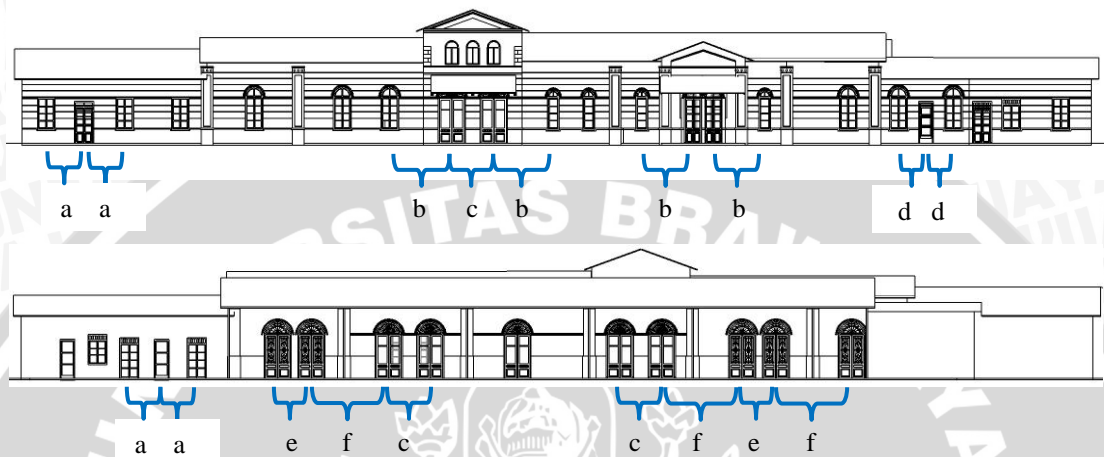
Gambar 4.65 Perulangan bukaan pada fasade depan bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Fasade belakang bangunan stasiun memiliki pola perulangan i-k-j-i-l-m-m-m-m-m-l-l-l. Pada fasade belakang bangunan stasiun ini jenis bukaan yang dimiliki tidak berbeda jauh dengan bukaan pada fasade depan bangunan, perbedaannya terdapat pada bentuk ornamen yang dimiliki bukaan pintu (Gambar 4.66).



Gambar 4.66 Perulangan bukaan pada fasade belakang bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

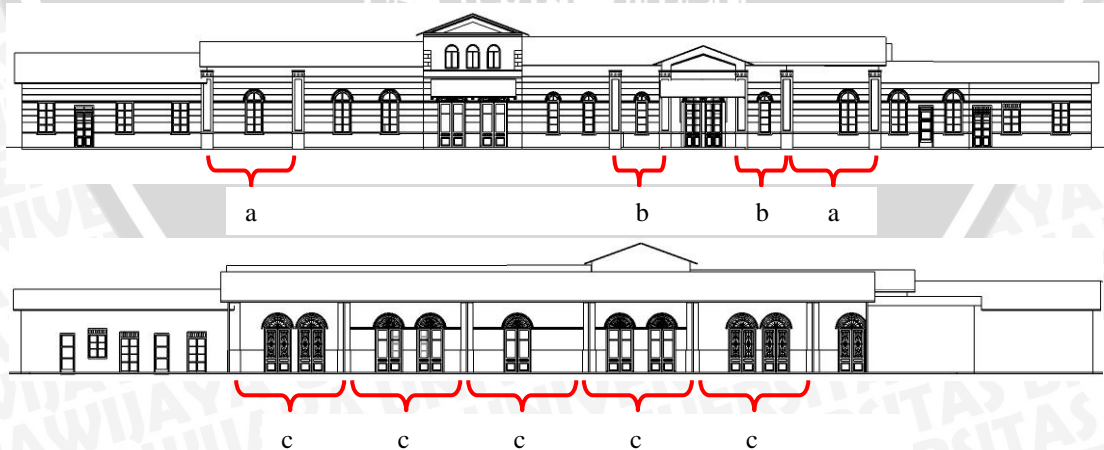
Perulangan pada fasade juga terlihat pada jarak elemen bangunan. Perulangan jarak terdapat pada peletakkan elemen kolom, peletakkan bukaan pintu dan jendela, dan perulangan jarak ornamen garis horizontal pada dinding fasade bangunan. Perulangan jarak bukaan pada fasade depan bangunan memiliki pola a-a-b-c-b-b-b-d-d, dan pola a-e-f-c-c-f-e-f pada fasade belakang bangunan (Gambar 4.67).



- Keterangan:**
- a : jarak 2,5 m
  - b : jarak 3,7 m
  - c : jarak 3 m
  - d : jarak 1 m
  - e : jarak 1,5 m
  - f : jarak 4,5 m

Gambar 4.67 Perulangan jarak bukaan pada fasade Stasiun Kereta Api Probolinggo

Perulangan jarak antar kolom nampak pada fasade depan memiliki pola a-b-b-a, dan pada fasade belakang memiliki pola c-c-c-c-c (Gambar 4.68).



- Keterangan:**
- a : jarak 6,2 m
  - b : jarak 2,8 m
  - c : jarak 6,5 m

Gambar 4.68 Perulangan jarak antar kolom pada fasade Stasiun Kereta Api Probolinggo



Perulangan motif terlihat pada elemen fasade, terutama motif lengkungan. Motif lengkungan ini memiliki dua jenis yaitu, motif lengkungan yang terdapat pada bagian atas bukaan pintu dan jendela dengan material kayu dan motif lengkungan pada dinding yang terdapat pada bagian atas bukaan pintu dan jendela dengan material semen (Gambar 4.69).

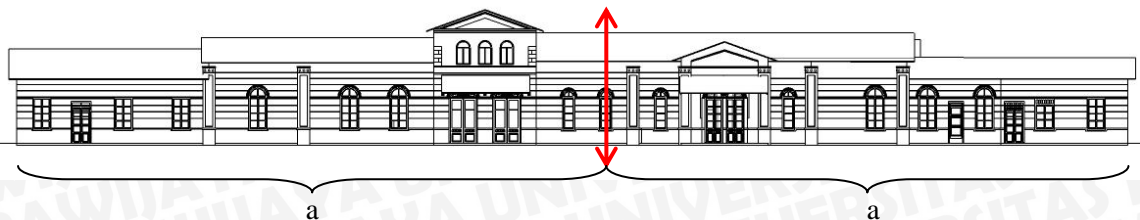


Gambar 4.69 Perulangan motif pada fasade bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

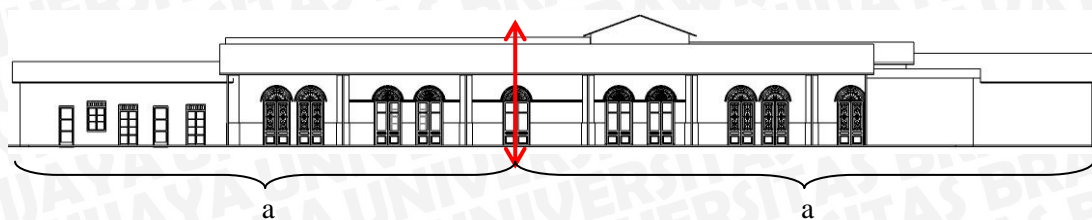
### c. Simetris atau keseimbangan

Prinsip perulangan bukaan dan keseimbangan komposisi, memunculkan sumbu keseimbangan yang nampak pada fasade bagian depan bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo. Pada fasade depan bangunan yang memiliki bentuk vertikal yang merupakan pintu masuk dan nampak menonjol, memiliki dua sumbu simetris pada masing-masing bagian tengahnya. Keberadaan sumbu simetris di perkuat dengan adanya bentuk vertikal pada fasade yang menonjol sebagai pintu masuk dan tatanan bukaan pada fasade bagian depan bangunan (Gambar 4.70) dan fasade bagian belakang bangunan (Gambar 4.71).

Sumbu seimbang muncul karena prinsip keseimbangan komposisi fasade bangunan



Gambar 4.70 Sumbu seimbang pada fasade depan bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo



Gambar 4.71 Sumbu seimbang pada fasade belakang bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo dipengaruhi oleh langgam *Indische Empire* sebagai gaya bangunan dan gaya romantik sebagai pengaruh dari arsitektur eropa. Penjelasan yang telah diuraikan mengenai elemen pembentuk fasade, ruang dalam serta masa bangunan yang terdiri atas denah bentuk bangunan menghasilkan suatu karakter visual antara lain:

- Dominasi bentuk lengkung pada fasade bangunan yang masih dipengaruhi langgam *Indische*.
- Prinsip perulangan bukaan pada fasade bangunan. Perulangan motif ornamen pada bukaan dengan ornamen garis lengkung dan perulangan jarak elemen bangunan.
- Prinsip perulangan bukaan dan keseimbangan komposisi, memunculkan sumbu seimbang yang nampak pada fasade bagian depan dan fasade bagian belakang bangunan.
- Secara visual potensi bangunan sebagai *focal point* ditandai dengan keistimewaan bentuk lengkung yang mendominasi pada fasade dan kelangkaan gaya yunani pada bangunan yang tidak dimiliki oleh bangunan lain di kawasan alun-alun Kota Probolinggo.

#### 4.2.3. Elemen pembentuk karakter struktural Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo

Menentukan karakter struktural bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo akan ditinjau dari aspek struktur yang masih dapat diamati secara visual antara lain:

##### A. Konstruksi atap

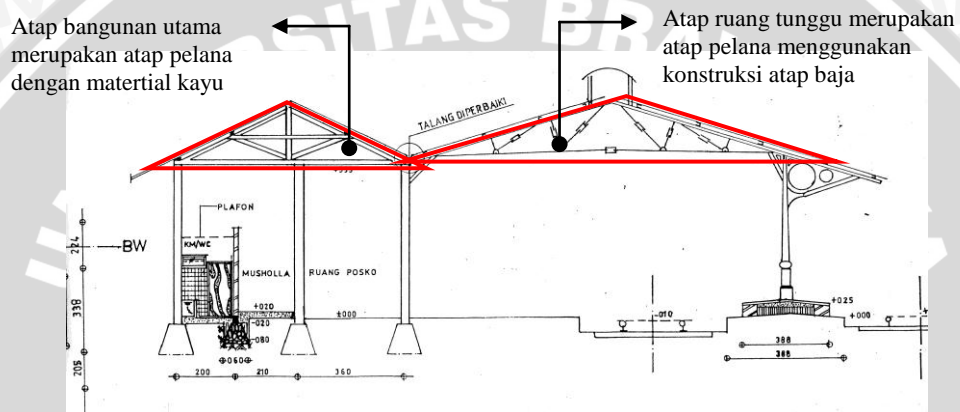
Konstruksi atap bangunan utama Stasiun Kereta Api Probolinggo merupakan konstruksi atap pelana dengan rangka kayu sebagai kuda-kuda. Rangka tersebut memiliki bentang 7,7 m dengan ketinggian 5,3 m dan kemiringan 30°. Pada area teras merupakan konstruksi atap miring dengan rangka kayu.

Pada bagian ruang tunggu menggunakan konstruksi atap plana, perbedaan konstruksi atap terletak pada penggunaan material dengan rangka baja sebagai kuda-kuda (Gambar 4.72 dan 4.73).

Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo ini tetap mempertahankan konstruksi atap aslinya, perubahan hanya terjadi pada beberapa material yang mengalami kerusakan.



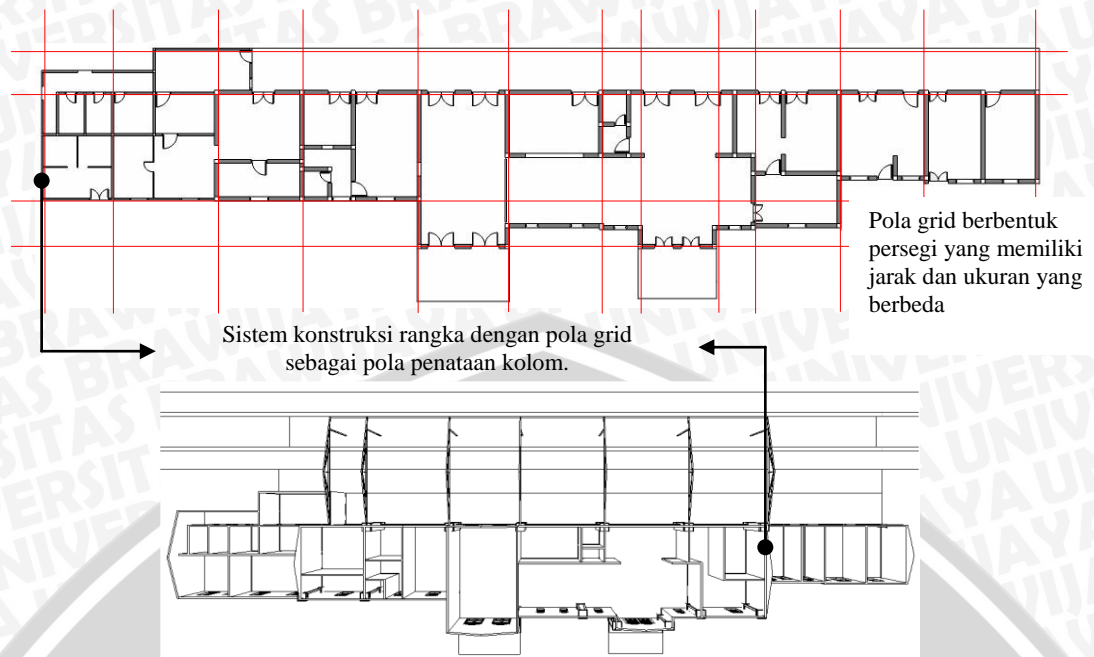
Gambar 4.72 Konstruksi atap ruang tunggu bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo



Gambar 4.73 Struktur atap bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

### B. Struktur dinding penopang

Struktur dinding penopang pada gedung Stasiun Kereta Api Probolinggo menggunakan sistem konstruksi rangka dengan kolom sebagai penahan bangunan. Sistem rangka sebagai konstruksi membuat adanya dinding pada bangunan yang berfungsi sebagai penutup bangunan. Kolom utama pada bangunan menggunakan pola grid sebagai pola penataan kolom yang berbentuk persegi dengan jarak yang berbeda, yaitu berjarak 4 meter dan 6 meter. Sedangkan kolom baja yang terdapat di ruang tunggu berjarak 6 meter (Gambar 4.74). Sebagai fungsi skunder pada struktur menggunakan kolom praktis yang terdapat pada bagian yang memiliki beban ringan seperti kamar mandi.



Gambar 4.74 Penataan kolom pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

### 4.3. Tinjauan Pelestarian

Tinjauan pelestarian bangunan Stasiun Kereta Api di Kota Probolinggo dilakukan dengan mempertahankan kondisi bangunan dan kegiatan pelestarian yang sudah atau sedang berlangsung. Kegiatan pelestarian hanya dibatasi pada pelestarian fisik bangunan yang berkaitan dengan kajian bidang arsitektur.

#### 4.3.1. Kinerja pelestarian fisik

Kinerja pelestarian fisik Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo dilakukan dengan pengamatan kondisi bangunan terhadap elemen-elemen bangunan untuk penjabaran mengenai penurunan fisik elemen bangunan.

Pada observasi yang telah dilakukan terhadap bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo, secara umum menunjukkan elemen-elemen bangunan yang masih dalam keadaan utuh. Pada beberapa bagian ditemukan kerusakan yang mempengaruhi nilai keutuhannya. Perubahan pada bangunan ini umumnya disebabkan pengaruh usia material.

Keaslian elemen bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo secara umum masih dipertahankan sesuai dengan bentuk aslinya terlihat pada elemen bukaan pintu dan jendela, kolom, langit-langit, ornamen pada dinding dan lain-lain.

Perubahan nilai arsitektural bangunan juga disebabkan oleh adanya perubahan pada elemen bangunan. Perubahan tersebut terbagi dalam perubahan aktif yang merupakan

perubahan yang disebabkan oleh aktifitas pengelola bangunan, dan perubahan pasif merupakan perubahan yang disebabkan dari faktor alam seperti cuaca dan usia bangunan.

Perubahan aktif terlihat pada bagian penutup lantai bangunan yaitu, penggantian material penutup lantai dengan keramik. Sebagian besar penutup lantai pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo di gantikan dengan material keramik (Gambar 4.75).



Gambar 4.75 Pergantian penutup lantai pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

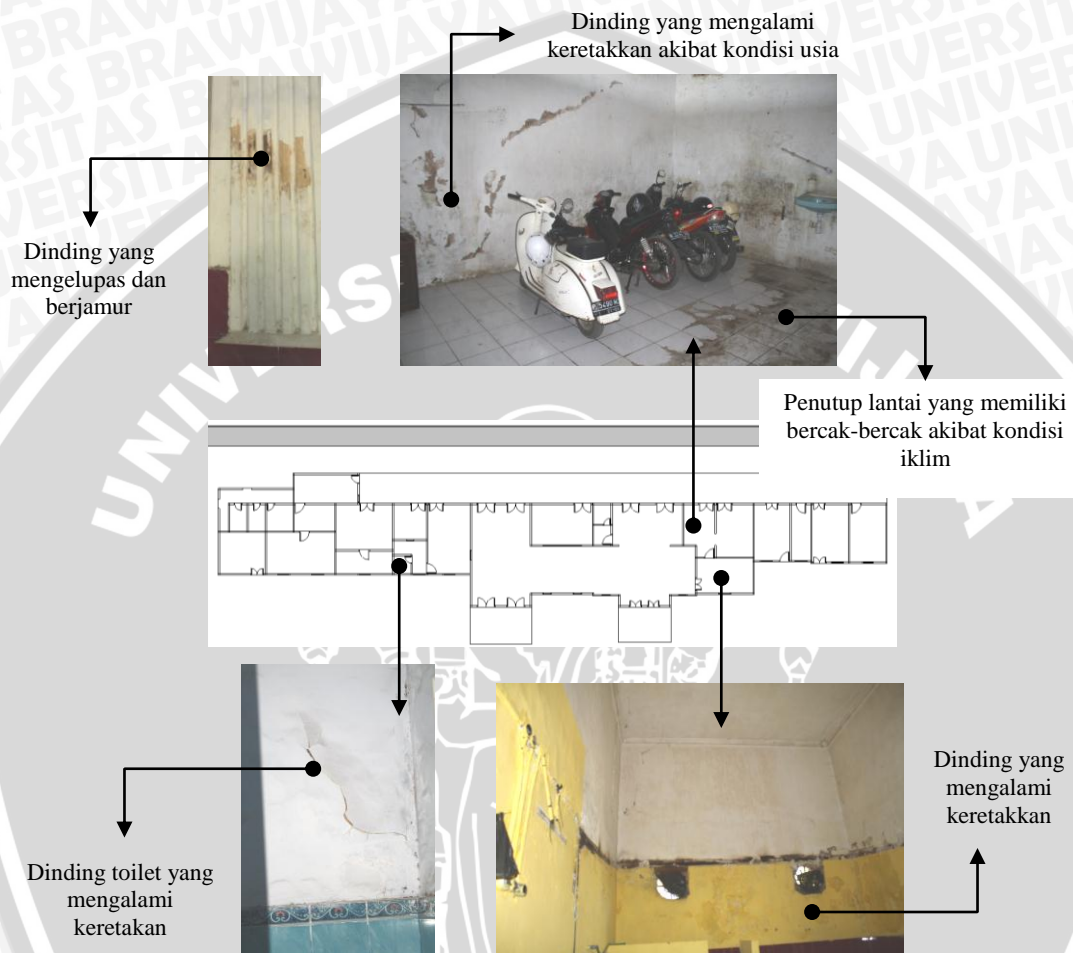
Perubahan pasif akibat kondisi iklim dan usia elemen bangunan sering sekali terjadi pada bagian dinding dan langit-langit bangunan Stasiun. Pada langit-langit ruang rapat terjadi pengelupasan akibat kondisi usia material. Penggunaan material seng pada penutup atap bangunan, membuat atap bangunan mudah berkarat akibat kondisi iklim. Hingga saat ini semakin banyak penutup atap yang mengalami karatan (Gambar 4.76).



Gambar 4.76 Perubahan pasif pada langit-langit dan penutup atap bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo



Pada sebagian ruang Stasiun Kereta Api Probolinggo terdapat bercak-bercak pada dinding akibat pengaruh dinding yang berjamur karena kelembapan yang tinggi. Hal ini terlihat pada dinding ruang dalam dan ruang luar bangunan. Pada ruang dalam terdapat pada ruang kantin, ruang tunggu, dan toilet (Gambar 4.77).



Gambar 4.77 Perubahan pasif pada ruang dalam bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Dinding ruang luar yang mengalami bercak-bercak terdapat pada dinding bagian depan dan dinding bagian belakang bangunan lebih tepatnya pada ruang tunggu (Gambar 4.78).



Gambar 4.78 Perubahan pasif pada ruang luar bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

Tabel 4.10 Perubahan Pada Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No.	Elemen Bangunan	Perubahan
1.	<p><b>Atap</b>                      Berbentuk atap pelana dengan bentang dan orientasi yang berbeda. Atap terbagi menjadi atap bangunan induk, atap ruang tunggu, dan atap entrance. Material penutup atap yang digunakan berupa material seng gelombang. Pada atap ruang tunggu dan atap entrance memiliki tritisan dengan ornamen yang terbuat dari bahan kayu dan berwarna abu-abu.</p>	<p>Material penutup atap berupa seng gelombang mengalami karatan yang disebabkan oleh faktor alam dan faktor usia material, sehingga terjadi perubahan warna pada material seng.                      Tritisan pada atap entrance dan atap ruang tunggu yang terbuat dari bahan kayu mulai terkelupas akibat faktor</p>
2.	<p><b>Dinding</b>                      Dinding bangunan Stasiun memiliki dinding batu bata dengan ketebalan satu bata. Dinding bagian fasade bagian depan memiliki warna dinding merah muda. Pada dinding bagian belakang bangunan, memiliki warna dinding abu-abu dan terdapat penambahan material baru berupa material keramik yang berwarna merah hati.                      Sedangkan dinding ruang dalam secara keseluruhan memiliki warna putih.</p>	<p>Pada dinding ruang dalam dan ruang luar memiliki bercak-bercak dan berjamur yang diakibatkan oleh faktor iklim dan faktor usia.</p>
3.	<p><b>Pintu dan Jendela</b>                      Bentuk pintu dan jendela pada bangunan Stasiun memiliki bentuk yang berbeda di bandingkan dengan bangunan di sekitar bangunan Stasiun. Bukaan pintu dan jendela memiliki ornamen yang unik.</p>	<p>Bukaan pintu dan jendela tidak banyak mengalami perubahan. Kerusakan terdapat di sebagian kecil bukaan.</p>

Bersambung ...

Lanjutan Tabel 4.10 Langit-langit pada interior bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No.	Elemen Bangunan	Perubahan
4.	<b>Lantai</b> Penutup lantai bangunan Stasiun secara keseluruhan menggunakan material keramik dengan warna dan motif yang berbeda di setiap ruangnya.	Perubahan terdapat disebagian besar penutup lantai bangunan, karena penutup lantai dahulunya menggunakan material tegel.
5.	<b>Langit-langit</b> Langit-langit pada seluruh ruang dalam menggunakan material kayu dengan finishing warna putih.	Perubahan yang terjadi, nampak pada beberapa ruang. Langit-langit mengalami kerusakan yaitu lapisan langit-langit yang mulai terkelupas akibat faktor iklim dan usia material.

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo, telah terjadi penurunan nilai arsitektural pada bangunan. Penurunan nilai arsitektural yang terjadi ialah penurunan nilai arsitektural yang berdampak kecil (tidak mengubah karakter bangunan asli) hingga penurunan nilai arsitektural yang berdampak cukup besar (mengubah karakter bangunan asli). Penurunan nilai arsitektural ini nantinya akan dianalisis dengan kriteria yang dijadikan landasan dalam penilaian seperti yang dijelaskan dalam metode penelitian.

#### 4.3.2. Elemen bangunan potensial

Dalam menentukan elemen bangunan potensial untuk dilestarikan, perlu dilakukan suatu penilaian terhadap makna kultural tiap elemen bangunan. Penilaian makna kultural pada aspek visual bangunan terbagi atas tiap elemen arsitektural pada fasade maupun ruang dalam serta massa bangunan. Penilaian aspek spasial terdiri atas organisasi ruang dan orientasi bangunan, sedangkan penilaian aspek struktural terbagi atas konstruksi atap dan dinding penopang.

Penilaian tersebut menjadi dasar dalam menentukan tidakan serta arahan pelestarian fisik yang sesuai pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo. Penilaian tersebut berlaku pada tiap kriteria yang telah ditentukan, antara lain:

##### 1. Estetika (E)

Estetika terkait secara langsung dengan keindahan. Penilaian estetika terkait dengan perubahan estetis dan arsitektur bangunan, termasuk didalamnya bentuk, elemen maupun ornamen serta struktur bangunan. Parameter yang digunakan ialah kesesuaian bentuk bangunan dengan fungsinya, penonjolan struktur sebagai nilai estetis, kesesuaian ornamen dengan gaya bangunan, serta perubahan yang mungkin terjadi dan mempengaruhi nilai estetis bangunan.

## 2. Kejamakan (J)

Menurut Catanese (1979), kejamakan adalah dapat ditentukan melallui tolok ukur bentuk suatu ragam atau jenis khusus yang spesifik.

## 3. Kelangkaan (K)

Menurut Walojoe (1998), kelangkaan adalah tingkat keunikan yang dimiliki oleh suatu bangunan yang berbeda atau tidak ada pada bangunan lain disekitarnya.

## 4. Peranan Sejarah (S)

Kriteria penilaian peranan sejarah berkaitan dengan nilai sejarah yang dimiliki, peristiwa penting yang mencatat ikatan simbolis masa lalu dengan masa kini. Tolak ukur yang digunakan pada penilaian ini berupa keterkaitan bangunan maupun elemen bangunan dengan sejarah perkembangan arsitektur maupun sejarah perkembangan kota.

## 5. Keluarbiasaan (L)

Kriteria keluarbiasaan merupakan nilai keistimewaan, keunikan pada elemen bangunan yang dimiliki bangunan yang jarang maupun tidak ditemukan pada bangunan lain. Elemen yang diperbandingkan meliputi bentuk pintu, jendela, lantai, atap, dinding, kolom dan ornamen. Keistimewaan tersebut berkaitan dengan usia bangunan, kelangkaan pada elemen maupun gaya bangunan, perletakan bangunan terhadap lingkungan dan potensi yang mungkin dimiliki bangunan untuk menjadi penanda (*landmark*).




## 6. Karakter bangunan (C)

Menurut Pamungkas (1990), karakter bangunan adalah sebagai kriteria simbolis yaitu bangunan dalam wilayah kota merupakan simbol yang paling efektif bagi pengalaman-pengalaman masa lampau.

Penilaian dilakukan dengan memberikan nilai yang terbagi dalam 3 pembobotan, yakni nilai tinggi memiliki 3 poin, nilai sedang memiliki bobot 2 poin dan nilai rendah berbobot 1 poin. Penilaian makna kultural tiap aspek pada bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo didasarkan pada enam kriteria yang telah disebutkan diatas. Penilaian tersebut hingga mencakup keseluruhan elemen yang menjadi variabel amatan (Tabel 4.11).






Lanjutan Tabel 4.11 Penilaian Makna Kultural Elemen Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No	Variabel	Estetika	Kejamakan	Kelangkaan	Peranan Sejarah	Keluarbiasaan	Karakter Bangunan	Total Nilai
b. Dinding interior								
		Perubahan yang terjadi, adanya dinding yang mengelupas dan berjamur.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dinding merupakan bentuk yang umum pada kawasan.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Betek, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk permukaan dinding interior.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	Dinding interior Stasiun telah mengalami perubahan dengan adanya penambahan material keramik pada bagian bawah dinding.	Nilai = 2	Nilai = 2	Nilai = 2	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	15
3. Pintu								
a. Jenis pintu 1a								
		Tidak ada perubahan pada pintu jenis 1, kondisi pintu baik.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Betek, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	Pintu yang berbentuk persegi panjang dengan dua daun pintu dan lengkungan di bagian atas.	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	18
b. Jenis pintu 1b								
		Tidak ada perubahan pada pintu jenis 1, kondisi pintu baik.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Betek, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	Pintu yang berbentuk persegi panjang dengan dua daun pintu dan lengkungan di bagian atas.	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	18

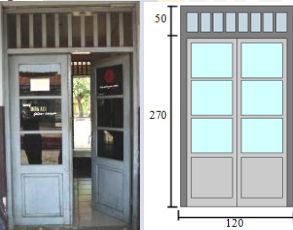
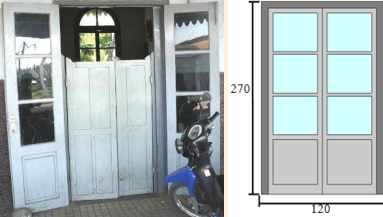

Bersambung ...

Lanjutan Tabel 4.11 Penilaian Makna Kultural Elemen Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No	Variabel	Estetika	Kejamakan	Kelangkaan	Peranan Sejarah	Keluarbiasaan	Karakter Bangunan	Total Nilai
c.	Jenis pintu 1c	Tidak ada perubahan pada pintu jenis 1c, kondisi pintu baik.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Bentuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk tampilan ruang dalam.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	 <p>Jenis pintu 1c memiliki bentuk persegi panjang dengan dua daun jendela dan lengkungan di bagian atas</p>	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	18
d.	Jenis pintu 2	Tidak ada perubahan pada pintu jenis 2a, kondisi pintu baik dan masih difungsikan.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Bentuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	 <p>Pintu jenis 2 ini berbentuk persegi panjang dengan dua daun jendela dan lengkungan di bagian atas</p>	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	18
e.	Jenis pintu 3a	Tidak ada perubahan pada pintu jenis 3a, kondisi pintu baik dan masih difungsikan.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Bentuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	 <p>Jenis pintu 3a memiliki bentuk persegi panjang dengan dua daun pintu yang di finishing dengan warna abu-abu.</p>	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 2	Nilai = 2	16

Bersambung ...


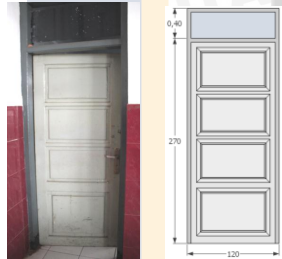
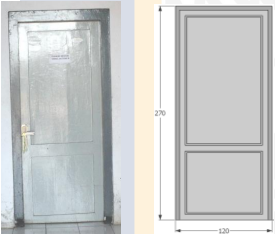
Lanjutan Tabel 4.11 Penilaian Makna Kultural Elemen Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No	Variabel	Estetika	Kejamakan	Kelangkaan	Peranan Sejarah	Keluarbiasaan	Karakter Bangunan	Total Nilai
f.	Jenis pintu 3b	 <p>Tidak ada perubahan pada pintu jenis 3b, kondisi pintu baik dan masih difungsikan.</p>	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Betuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	Merupakan pintu dengan bentuk persegi panjang dengan 2 daun pintu yang di finishing dengan warna abu-abu.	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 2	Nilai = 2	16
g.	Jenis pintu 3c	 <p>Tidak ada perubahan pada pintu jenis 3c, kondisi pintu baik dan masih difungsikan.</p>	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Betuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	Merupakan pintu dengan bentuk persegi panjang dengan 4 daun pintu yang di finishing dengan warna abu-abu.	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 2	Nilai = 2	16
h.	Jenis pintu 4	 <p>Tidak ada perubahan pada pintu jenis 4, kondisi pintu baik.</p>	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Betuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	Merupakan bentuk persegi panjang dengan satu daun pintu	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 2	Nilai = 2	16

Bersambung ...


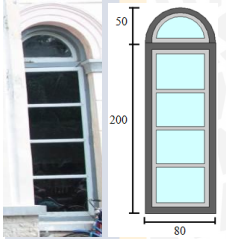



Lanjutan Tabel 4.11 Penilaian Makna Kultural Elemen Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No	Variabel	Estetika	Kejamakan	Kelangkaan	Peranan Sejarah	Keluarbiasaan	Karakter Bangunan	Total Nilai
i.	Jenis pintu 5a							
		Tidak ada perubahan pada pintu jenis 5, kondisi pintu baik.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Betuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk tampilan ruang dalam.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	Persegi panjang dengan satu daun pintu	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 2	Nilai = 2	16
j.	Jenis pintu 5b							
		Tidak ada perubahan pada pintu jenis 5, kondisi pintu baik.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Betuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk tampilan ruang dalam.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
		Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 2	Nilai = 2	16
k.	Jenis pintu 6							
		Tidak ada perubahan pada pintu jenis 4, kondisi pintu baik.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Betuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk tampilan ruang dalam.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	Persegi panjang dengan satu daun pintu yang bermaterial kayu	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 2	Nilai = 2	16

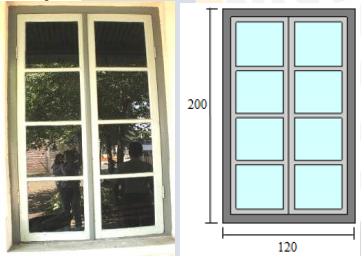


Bersambung ...

Lanjutan Tabel 4.11 Penilaian Makna Kultural Elemen Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No	Variabel	Estetika	Kejamakan	Kelangkaan	Peranan Sejarah	Keluarbiasaan	Karakter Bangunan	Total Nilai
4.	<b>Jendela</b>							
a.	Jenis jendela 1a dan jendela 1b 	Tidak ada perubahan pada jendela jenis 1, kondisi pintu baik.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Bentuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade bangunan.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	Jenis jendela b1 merupakan jendela dengan satu daun jendela dan memiliki satu garis vertikal bentuk lengkungan di bagian atasnya	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>18</b>
b.	Jenis jendela 1b 	Tidak ada perubahan pada jendela jenis 1, kondisi pintu baik.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Bentuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade bangunan.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	Jenis jendela b1 merupakan jendela dengan satu daun jendela dan tidak memiliki satu garis vertikal pada bentuk lengkungnya.	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>18</b>
c.	Jenis jendela 2 	Tidak ada perubahan pada jendela jenis 2, kondisi pintu baik.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Bentuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade bangunan.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	Jenis jendela 1 merupakan jendela dengan dua daun jendela dan memiliki bentuk lengkungan di bagian atasnya	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>	<b>18</b>





Bersambung ...

Lanjutan Tabel 4.11 Penilaian Makna Kultural Elemen Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No	Variabel	Estetika	Kejamakan	Kelangkaan	Peranan Sejarah	Keluarbiasaan	Karakter Bangunan	Total Nilai
d.	Jenis jendela 3a	Tidak ada perubahan pada jendela jenis 3a, kondisi pintu baik.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Betuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade bangunan.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	 <p>Persegi panjang dengan dua daun jendela</p>	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 2	Nilai = 2	16
e.	Jenis jendela 3b	Tidak ada perubahan pada jendela jenis 3b, kondisi pintu baik.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Betuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade bangunan.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	 <p>Jendela yang berbentuk persegi panjang dengan dua daun jendela</p>	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 2	Nilai = 2	16
f.	Jenis jendela 3c	Tidak ada perubahan pada jendela jenis 3c, kondisi pintu baik.	Mewakili karakter bangunan asli.	Bentuk dan gaya pintu mewakili bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Betuk, ukuran dan ornamen yang hanya berfungsi sebagai pembentuk fasade bangunan.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	 <p>Jendela yang berbentuk persegi panjang dengan dua daun jendela</p>	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 2	Nilai = 2	16

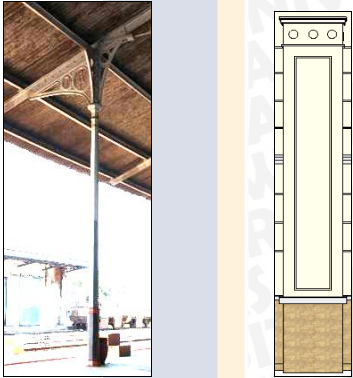
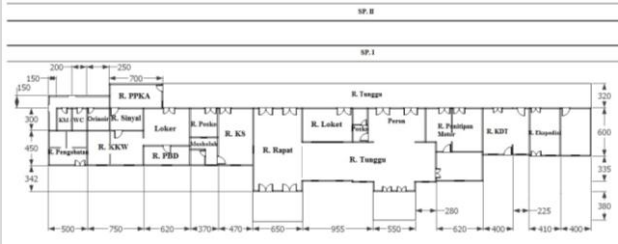

Bersambung...

Lanjutan Tabel 4.11 Penilaian Makna Kultural Elemen Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No	Variabel	Estetika	Kejamakan	Kelangkaan	Peranan Sejarah	Keluarbiasaan	Karakter Bangunan	Total Nilai
5.	<b>Lantai</b>							
	a. Jenis lantai keramik	Terjadi perubahan pada hampir keseluruhan ruang dalam bangunan.	Tidak mewakili karakter asli.	Lantai keramik pada bangunan merupakan yang umum pada bangunan.	Tidak mempunyai keterkaitan dengan peran sejarah.	Bentuk dan ukuran hanya berfungsi sebagai penutup lantai.	Bukan bagian utama pembentuk karakter bangunan.	
								
	Keramik merupakan salah satu alternatif penutup lantai saat ini. Hampir keseluruhan ruang dalam bangunan menggunakan keramik sebagai pengganti material lama.	Nilai = 1	Nilai = 1	Nilai = 1	Nilai = 1	Nilai = 1	Nilai = 1	6
	b. Jenis lantai tagel	Tidak ada perubahan pada lantai dan kondisinya kurang terawat.	Mewakili karakter bangunan asli.	Mewakili salah satu gaya bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Bentuk dan ukuran hanya berfungsi sebagai penutup lantai.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
								
	Merupakan material penutup lantai asli pada bangunan sebelum menggunakan lantai keramik.	Nilai = 2	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	17
6.	<b>Langit-langit</b>							
	Langit-langit yang menggunakan material gypsum polos dengan bentuk yang menyesuaikan bentuk ruang.	Tidak ada perubahan pada langit-langit bangunan. kondisinya ada di beberapa ruang yang mengalami kerusakan.	Mewakili karakter bangunan asli.	Merupakan yang umum pada bangunan.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Bentuk dan ukuran hanya berfungsi sebagai langit-langit bangunan.	Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.	
								
								
		Nilai = 2	Nilai = 3	Nilai = 1	Nilai = 3	Nilai = 2	Nilai = 3	14


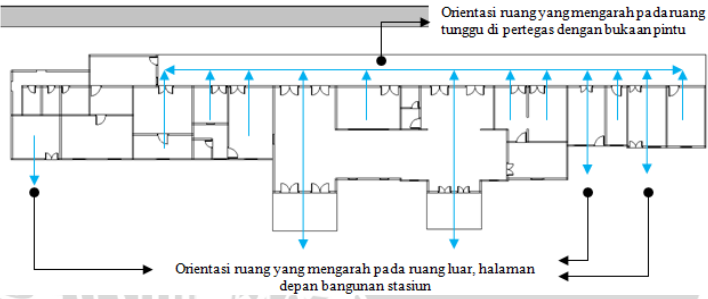
Bersambung ...

Lanjutan Tabel 4.11 Penilaian Makna Kultural Elemen Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No	Variabel	Estetika	Kejamakan	Kelangkaan	Peranan Sejarah	Keluarbiasaan	Karakter Bangunan	Total Nilai
7.	<p><b>Kolom</b></p>  <p><b>Kolom ruang tunggu Kolom banguann utama</b>                      Penggunaan kolom yang berbeda pada ruang tunggu dan bangunan utama. Namun dari kedua kolom tersebut tidak mengalami perubahan.</p>	<p>Pada kolom bangunan tidak mengalami perubahan.</p> <p>Nilai = 3</p>	<p>Mewakili karakter bangunan asli</p> <p>Nilai = 3</p>	<p>Mewakili salah satu gaya bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.</p> <p>Nilai = 3</p>	<p>Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.</p> <p>Nilai = 3</p>	<p>Betek dan ukuran hanya berfungsi sebagai penompang Atap.</p> <p>Nilai = 3</p>	<p>Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.</p> <p>Nilai = 3</p>	18
8.	<p><b>Massa bangunan</b></p> <p>Massa bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo tidak mengalami perubahan hingga saat ini. Perubahan hanya terjadi pada fungsi ruang dalam bangunan.</p>	 <p>Terjadi perubahan pada beberapa fungsi ruang.</p> <p>Nilai = 2</p>	<p>Mewakili karakter bangunan asli</p> <p>Nilai = 3</p>	<p>Mewakili salah satu gaya bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda.</p> <p>Nilai = 3</p>	<p>Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.</p> <p>Nilai = 3</p>	 <p>Betek dan ukuran hanya berfungsi sebagai penyesuaian bangunan pada masa kolonial.</p> <p>Nilai = 2</p>	<p>Memiliki peran sebagai pembentuk karakter bangunan.</p> <p>Nilai = 3</p>	16

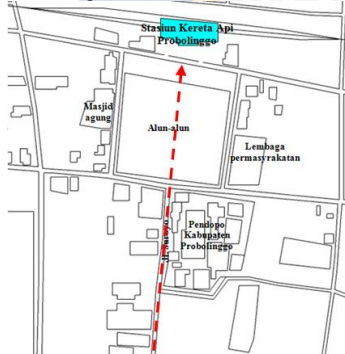
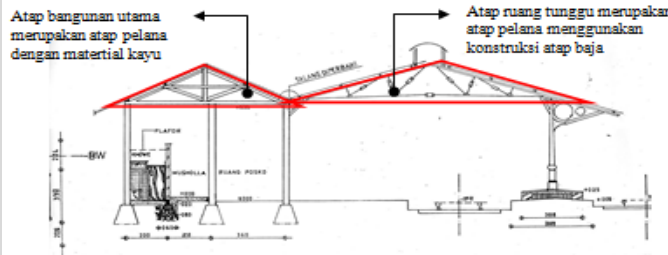
Bersambung...

Lanjutan Tabel 4.11 Penilaian Makna Kultural Elemen Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No	Variabel	Estetika	Kejamakan	Kelangkaan	Peranan Sejarah	Keluarbiasaan	Karakter Bangunan	Total Nilai
<b>Karakter Spasial Bangunan</b>								
1.	Organisasi ruang							
a.	Pola ruang	Tidak terjadi perubahan pola ruang	Mewakili karakter bangunan asli	Mewakili salah satu gaya bangunan yang pernah ada pada masa Kolonial Belanda. Pola ruang persegi yang tertata secara linier.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Pola ruang yang ada ditemukan pada bangunan stasiun lainnya.	Pola ruang memiliki peran sebagai penguat pembentuk karakter bangunan.	
	 <p>Pola ruang yang berbentuk persegi</p> <p>Pola persegi terdapat pada sebahagian ruang bangunan Stasiun</p> <p>Pola ruang dalam memiliki bentuk persegi yang tertata secara linier.</p>	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 1	Nilai = 3	15
b.	Orientasi ruang	Tidak terjadi perubahan ruang	Orientasi ruang jarang di temukan pada bangunan lain yang ada dalam kawasan studi.	Orientasi ruang merupakan ciri bangunan stasiun pada masa Kolonial Belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan stasiun pada masa Kolonial Belanda.	Orientasi ruang masih bertahan hingga saat ini	Orientasi ruang yang ada cukup berperan sebagai pembentuk karakter bangunan.	
	 <p>Orientasi ruang yang mengarah pada ruang tunggu di perpegas dengan bukaan pintu</p> <p>Orientasi ruang yang mengarah pada ruang luar, halaman depan bangunan stasiun</p>	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	18

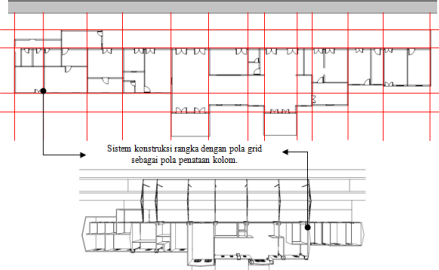
Bersambung ...

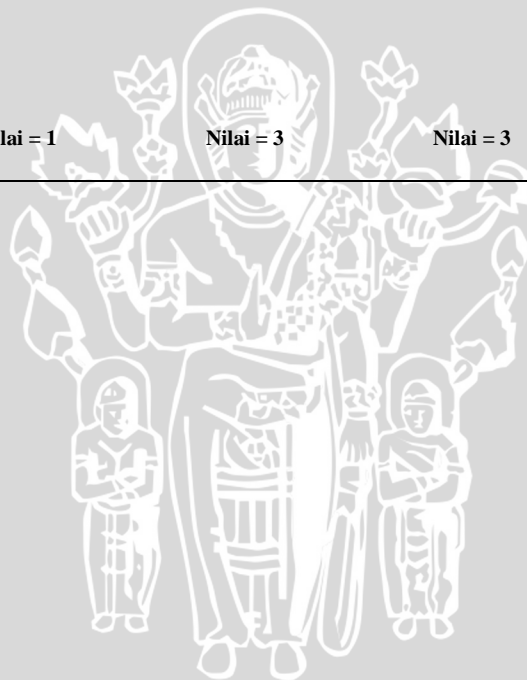
Lanjutan Tabel 4.11 Penilaian Makna Kultural Elemen Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No	Variabel	Estetika	Kejamakan	Kelangkaan	Peranan Sejarah	Keluarbiasaan	Karakter Bangunan	Total Nilai
2.	Orientasi bangunan	Tidak terjadi perubahan pada orientasi bangunan.	Orientasi bangunan tidak ditemukan di sekitar kawasan studi.	Orientasi bangunan mewakili orientasi bangunan kolonial pada umumnya.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Orientasi bangunan berbeda dengan orientasi bangunan disekitarnya.	Orientasi bangunan mendukung karakter bangunan.	
	 <p>Orientasi bangunan Stasiun tidak mengalami perubahan dari awal bangunan Stasiun ini berdiri.</p>	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	18
<b>Karakter Struktural Bangunan</b>								
1.	Konstruksi atap	Tidak terjadi perubahan konstruksi bangunan	terjadi pada atap	Konstruksi atap rangka baja tidak ditemukan pada bangunan sekitar kawasan studi.	Konstruksi atap baja merupakan ciri atap bangunan stasiun pada masa kolonial belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan stasiun pada masa pemerintahan Kolonial Belanda.	Konstruksi atap rangka baja tidak ditemukan pada bangunan di sekitar kawasan studi.	Struktur atap mendukung karakter bangunan stasiun.
	 <p>Konstruksi atap stasiun tetap mempertahankan konstruksi atap yang asli yaitu, menggunakan konstruksi atap pelana.</p>	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 3	18

Bersambung ..

Lanjutan Tabel 4.11 Penilaian Makna Kultural Elemen Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No	Variabel	Estetika	Kejamakan	Kelangkaan	Peranan Sejarah	Keluarbiasaan	Karakter Bangunan	Total Nilai
2.	Konstruksi dinding penopang	Tidak terjadi perubahan pada konstruksi dinding penopang.	Penggunaan sistem konstruksi ditemukan pada bangunan di sekitar kawasan studi.	Penggunaan dinding dengan ketebalan 1 bata merupakan ciri dari dinding banguann pada mas akolonial belanda.	Merupakan bukti fisik yang mewakili karakter bangunan pada masa kolonial belanda.	Penggunaan sistem rangka dan balok ditemukan pada bangunan di skitar kawasan studi.	Konstruksi dinding penopang mendukung karakter bangunan kolonial belanda.	
	 <p>Konstruksi dinding penopang menggunakan konstruksi rangka dengan kolom sebagai penahan bangunan.</p>	Nilai = 3	Nilai = 1	Nilai = 3	Nilai = 3	Nilai = 1	Nilai = 3	14





Setelah dilakukan penilaian makna kultural pada kedua massa bangunan, langkah selanjutnya menentukan batas rata-rata dalam menentukan nilai potensial bangunan. Dalam memudahkan penghitungan tersebut dilakukan rekapitulasi terhadap penilaian makna kultural dari bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo (Tabel 4.12).

Tabel 4.12 Rekapitulasi Nilai Makna Kultural Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No.	Variabel	Nilai Makna Kultural					Total Nilai	
		E	J	K	S	L		C
<b>Karakter Visual Bangunan</b>								
1.	Atap	2	3	2	3	3	3	16
2.	Dinding							
	a. Dinding eksterior	2	2	3	3	2	3	15
	b. Dinding interior	2	2	2	3	3	3	15
3.	Pintu							
	a. Pintu jenis 1a	3	3	3	3	3	3	18
	b. Pintu jenis 1b	3	3	3	3	3	3	18
	c. Pintu jenis 1c	3	3	3	3	3	3	18
	d. Pintu jenis 2	3	3	3	3	3	3	18
	e. Pintu jenis 3a	3	3	3	3	2	2	16
	f. Pintu jenis 3b	3	3	3	3	2	2	16
	g. Pintu jenis 3c	3	3	3	3	2	2	16
	h. Pintu jenis 4	3	3	3	3	2	2	16
	i. Pintu jenis 5a	3	3	3	3	2	2	16
	j. Pintu jenis 5b	3	3	3	3	2	2	16
	k. Pintu jenis 6	3	3	3	3	2	2	16
4.	Jendela							
	a. Jendela jenis 1a	3	3	3	3	3	3	18
	b. Jendela jenis 1b	3	3	3	3	3	3	18
	c. Jendela jenis 2	3	3	3	3	3	3	18
	d. Jendela jenis 3a	3	3	3	3	2	2	16
	e. Jendela jenis 3b	3	3	3	3	2	2	16
	f. Jendela jenis 3c	3	3	3	3	2	2	16
5.	Lantai							
	a. Jenis lantai keramik	1	1	1	1	1	1	6
	b. Jenis lantai tagel	2	3	3	3	3	3	17
6.	Langit-langit	2	3	1	3	2	3	14
7.	Kolom	3	3	3	3	3	3	18
8.	Massa bangunan	2	3	3	3	2	3	16
<b>Karakter Spasial Bangunan</b>								
1.	Organisasi ruang							
	a. Pola ruang	3	3	3	3	1	3	15
	b. Orientasi ruang	3	3	3	3	3	3	18
2.	Orientasi bangunan	3	3	3	3	3	3	18
<b>Karakter Struktural Bangunan</b>								
1.	Konstruksi atap	3	3	3	3	3	3	18
2.	Konstruksi dinding penopang	3	1	3	3	1	3	14

Setelah dilakukan penilaian terhadap makna kultural pada tiap elemen bangunan, maka selanjutnya dilakukan penggolongan kelas untuk menentukan tingkat potensial elemen tersebut. Langkah ini dilakukan dengan Rumus Strurgress yang dipergunakan untuk menggolongkan data yang telah terkumpul.

$$\begin{aligned}
 k &= 1 + 3,322 \log n \\
 &= 1 + 3,322 \log 6 \\
 &= 3
 \end{aligned}$$

**Keterangan:**k :  $\Sigma$  kelasn :  $\Sigma$  angka yang terdapat dalam data

Dari perhitungan di atas, didapatkan hasil berupa jumlah kelas yang akan dipakai, yaitu 3 kelas yang selanjutnya digolongkan atas kelas potensial rendah, potensial sedang, dan potensial tinggi. Penentuan jarak interval dilakukan dengan cara mencari selisih antara total nilai tertinggi dan total nilai terendah untuk kemudian dibagi dengan jumlah kelas.

$$\begin{aligned}
 i &= \frac{\text{jarak}}{k} \\
 &= \frac{12}{3} \\
 &= 4
 \end{aligned}$$

**Keterangan:**

i : interval kelas

jarak : rentang nilai tertinggi dan terendah

k :  $1 = 3,322 \log n$ 

Dari hasil perhitungan tersebut, didapatkan hasil berupa jarak interval untuk masing-masing kelas yakni :

1. Potensial rendah : 6 – 10
2. Potensial sedang : 11 – 15
3. Potensial tinggi : 16 – 18

Penentuan jarak interval pada tiap golongan tersebut menjadi batasan untuk menentukan tindakan penanganan dan tingkat perubahan yang mungkin terjadi pada elemen bangunan, agar tindakan pelestarian yang dilakukan nantinya sesuai dengan nilai potensial masing-masing elemen bangunan (Tabel 4.13 s/d Tabel 4.15).

Tabel 4.13 Elemen Bangunan Potensi Tinggi Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No.	Variabel yang di amatan	Nilai	Kelas
<b>Karakter Visual Bangunan</b>			
1.	Atap	16	Potensial tinggi
2.	Pintu		
	a. Pintu jenis 1a	18	Potensial tinggi
	b. Pintu jenis 1b	18	Potensial tinggi
	c. Pintu jenis 1c	18	Potensial tinggi
	d. Pintu jenis 2	18	Potensial tinggi
	e. Pintu jenis 3a	16	Potensial tinggi
	f. Pintu jenis 3b	16	Potensial tinggi

Bersambung ...

Lanjutan Tabel 4.12 Elemen Bangunan Potensial Tinggi Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

	g. Pintu jenis 3c	16	Potensial tinggi
	h. Pintu jenis 4	16	Potensial tinggi
	i. Pintu jenis 5a	16	Potensial tinggi
	j. Pintu jenis 5b	16	Potensial tinggi
	k. Pintu jenis 6	16	Potensial tinggi
3.	Jendela		
	a. Jendela jenis 1a	18	Potensial tinggi
	b. Jendela jenis 1b	18	Potensial tinggi
	c. Jendela jenis 2	18	Potensial tinggi
	d. Jendela jenis 3a	16	Potensial tinggi
	e. Jendela jenis 3b	16	Potensial tinggi
	f. Jendela jenis 3c	16	Potensial tinggi
4.	Lantai		
	a. Jenis lantai tagel	17	Potensial tinggi
5.	Kolom	18	Potensial tinggi
6.	Massa bangunan	16	Potensial tinggi
<b>Karakter Spasial Bangunan</b>			
1.	Organisasi ruang		
	a. Orientasi ruang	18	Potensial tinggi
2.	Orientasi bangunan	18	Potensial tinggi
<b>Karakter Struktural Bangunan</b>			
1.	Konstruksi atap	18	Potensial tinggi

Tabel 4.13 menunjukkan elemen-elemen bangunan Stasiun Kereta Api kota Probolinggo yang tergolong memiliki nilai potensial tinggi. Sebagian besar elemen tersebut merupakan elemen asli yang dimiliki bangunan yang masih terjaga dan tidak mengalami perubahan yang signifikan.

Tabel 4.14 Elemen Bangunan Potensial Sedang Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No.	Variabel yang di amatan	Nilai	Kelas
<b>Karakter Visual Bangunan</b>			
1.	Dinding		
	a. Dinding eksterior	15	Potensial sedang
	b. Dinding interior	15	Potensial sedang
2.	Langit-langit	14	Potensial sedang
<b>Karakter Spasial Bangunan</b>			
3.	Organisasi ruang		
	a. Pola ruang	15	Potensial sedang
<b>Karakter Struktural Bangunan</b>			
4.	Konstruksi dinding penopang	14	Potensial sedang

Tabel 4.14 merupakan tabel yang menunjukkan elemen bangunan Stasiun Kereta Api kota Probolinggo yang memiliki nilai potensial sedang. Elemen yang termasuk dalam kategori tersebut merupakan elemen asli bangunan yang telah mengalami penurunan nilai secara arsitektural maupun struktural dan telah mengalami perubahan tingkat sedang.

Tabel 4.15 Elemen Bangunan Potensial Rendah Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No.	Variabel yang di amatan	Nilai	Kelas
<b>Karakter Visual Bangunan</b>			
5.	Lantai		
	a. Jenis lantai keramik	6	Potensi rendah

Tabel 4.14 merupakan tabel yang menunjukkan data elemen-elemen pada bangunan Stasiun Kereta Api kota Probolinggo yang tergolong memiliki nilai potensial rendah. Elemen yang tergolong dalam kategori tersebut merupakan elemen-elemen tambahan sebagai akibat dari penyesuaian terhadap perubahan fungsi yang terjadi pada massa bangunan. Bangunan rumah dinas tidak memiliki elemen dengan potensi rendah.

#### 4.4. Arahan Pelestarian Fisik

Berdasarkan hasil analisis bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo berupa klasifikasi elemen-elemen bangunan potensial dari nilai makna kultural yang terdapat pada masing-masing kelas yang menunjukkan tingkat prioritas dan bentuk penanganan fisik yang akan dilakukan. Arahan kebijakan berupa preservasi, konservasi dan restorasi, atau rehabilitasi yang akan diikuti dengan arahan teknis penanganan bangunan berupa preservasi, konservasi, restorasi, rehabilitasi, dan rekonstruksi. Tindakan pelestarian bangunan tersebut meliputi berbagai elemen bangunan yang dianggap memenuhi persyaratan bangunan atau elemen-elemen bangunan yang dilestarikan berdasarkan ketentuan yang ada.

Arahan pelestarian untuk elemen bangunan potensial berdasarkan hasil analisa dan klasifikasi elemen-elemen bangunan yang telah dilakukan. Klasifikasi tersebut adalah sebagai berikut:

##### 1. Nilai potensial rendah : 6 – 10

Nilai potensial rendah merupakan kelompok elemen bangunan dengan tingkat perubahan yang sedang hingga besar, maka diperlukan intervensi fisik yang besar untuk dapat tetap menjaga nilai makna kultural yang terdapat pada elemen-elemen bangunan tersebut. Pelestarian untuk elemen-elemen dengan nilai potensial rendah harus tetap mendapatkan tindakan pelestarian karena secara teknis telah memenuhi kriteria dan persyaratan sebagai objek cagar budaya yang ada pada Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo. Elemen-elemen bangunan tersebut sebagian besar masih dalam kondisi asli tetapi karena menurunnya kualitas yang disebabkan kerusakan, perubahan, dan kurangnya perawatan maka hal ini menyebabkan elemen-elemen bangunan mempunyai nilai makna

kultural rendah. Arahan tindakan pelestarian bagi kelas ini adalah restorasi, rehabilitasi, dan rekonstruksi dan apabila memang tidak mempunyai nilai makna kultural yang mencukupi maka dapat diarahkan untuk dihancurkan atau dibangun baru.

Rincian elemen bangunan potensial rendah pada bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo, terdapat 1 elemen visual bangunan yang masuk ke dalam nilai kelas potensial rendah, yaitu yang bernilai 6 adalah lantai dengan jenis keramik.

Tindakan pelestarian yang diusulkan adalah:

- a. Restorasi : Tindakan restorasi dilakukan dengan cara merubah atau mengganti bagian-bagian yang telah rusak dengan memasang kembali bagian orisinil atau mengganti dengan material baru yang mirip dengan aslinya. Upaya restorasi ini merupakan salah satu upaya pelestarian yang memang tujuannya untuk menghargai atau melestarikan material asli.
- b. Rehabilitasi : Upaya pelestarian yang dilakukan dengan cara mengembalikan atau memperbaiki kondisi bangunan ataupun elemen-elemen bangunan yang telah mengalami kerusakan ataupun penurunan kondisi fisik untuk dapat kembali seperti keadaan semula sehingga dapat berfungsi kembali sebagaimana mestinya.
- c. Rekonstruksi : Upaya pelestarian dengan cara mengembalikan keadaan elemen-elemen bangunan yang telah hilang ataupun rusak dengan mengacu kepada kondisi awal sejauh yang diketahui dengan penggunaan material baru ataupun lama.

Perubahan-perubahan yang dapat dilakukan antara lain dengan tetap menjaga dan merawat elemen bangunan baru yang sudah ada. Elemen baru tersebut nantinya juga akan dilestarikan saat usia penggunaannya telah memasuki syarat bangunan untuk dilestarikan.

## 2. Nilai potensial sedang :11 – 15

Elemen bangunan dengan nilai potensial sedang diarahkan dengan tindakan pelestarian berupa konservasi dan diikuti dengan tindakan teknis yaitu konservasi, restorasi, dan rehabilitasi. Kebijakan konservasi merupakan kebijakan yang memungkinkan dilakukannya intervensi dalam melakukan pelestarian elemen-elemen bangunan dengan tingkat intervensi kecil hingga sedang. Klasifikasi tersebut dilakukan berdasarkan pada tingkat perubahan yang disebabkan adanya penurunan kualitas elemen-elemen bangunan yang relatif kecil yang terjadi akibat perubahan bentuk, warna, dan tampilan.

Rincian elemen bangunan potensial sedang pada bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo, terdapat 3 elemen visual bangunan potensial sedang, yaitu elemen dinding

eksterior (15), dinding interior (15) dan langit-langit (14), pada aspek spasial bangunan yaitu pola ruang (15) dan alur sirkulasi (13), serta pada aspek struktural yaitu konstruksi dinding penopang (14).

Tindakan pelestarian yang diusulkan antara lain :

- a. Restorasi: dilakukan dengan tujuan untuk melestarikan elemen-elemen bangunan dengan cara merubah atau mengganti bagian-bagian yang telah rusak dengan memasang kembali bagian orisinal ataupun mengganti dengan material baru yang menyerupai aslinya, karena tindakan pelestarian restorasi juga bertujuan untuk tetap menghargai/melestarikan material asli.
  - b. Konservasi: Konservasi ini merupakan upaya pelestarian di mana elemen-elemen bangunan yang masih ada dan kondisinya masih bagus atau terawat dipertahankan fungsi dan penggunaannya sehingga dapat dimanfaatkan dengan baik di masa depan.
  - c. Rehabilitasi: Upaya pelestarian yang dilakukan dengan cara mengembalikan atau memperbaiki kondisi bangunan ataupun elemen-elemen bangunan yang telah mengalami kerusakan ataupun kondisi fisik untuk dapat kembali seperti keadaan semula sehingga dapat berfungsi kembali sebagaimana mestinya.
3. Nilai potensial tinggi: 16 – 18

Tindakan yang dilakukan pada kelas nilai potensial tinggi hanya boleh melakukan sedikit perubahan hingga tidak melakukan perubahan sama sekali. Elemen-elemen bangunan dengan nilai potensial tinggi memiliki tingkat perubahan yang sangat kecil hingga tidak berubah yang dikarenakan pemeliharaan yang baik ataupun kualitas bahan bangunan tahan lama sehingga tidak diperlukan intervensi fisik yang besar dalam penanganannya.

Rincian elemen bangunan potensial tinggi pada bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo, terdapat 21 elemen visual bangunan yang termasuk ke dalam nilai potensial tinggi, yaitu yang bernilai 16 di antaranya adalah atap bangunan, pintu (jenis 3a, 3b, 3c, 4, 5a, 5b, 6), jendela (jenis 3a, 3b, 3c), dan massa bangunan, bernilai 17 yaitu lantai dengan material tegel, dan bernilai 18 yaitu pintu (jenis 1a, 1b, 1c, 2), jendela (jenis 1a,1b,2), dan kolom bangunan. Pada aspek spasial bangunan orientasi ruang dan orientasi bangunan dengan nilai 18. Pada aspek struktural yaitu konstruksi atap dengan nilai 18.

Tindakan pelestarian yang diusulkan antara lain :

- a. Preservasi: upaya pelestarian yang dilakukan dengan tujuan mencegah proses kerusakan pada bangunan serta elemen-elemennya dengan hanya melakukan sedikit perubahan

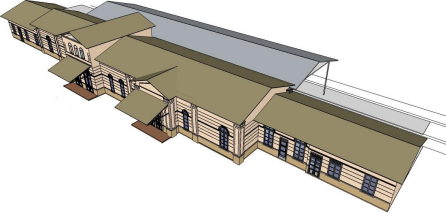



hingga tidak melakukan perubahan sama sekali tetap mempertimbangkan hubungan antara kegiatan preservasi dengan perkembangan bangunan dimasa mendatang.

- b. Konservasi: upaya pelestarian yang dilakukan dengan cara mempertahankan elemen-elemen bangunan yang masih ada dengan kondisi bagus dan terawat sehingga dapat dipertahankan fungsi dan penggunaannya sehingga dapat bermanfaat untuk perkembangan bangunan di masa mendatang.

Langkah selanjutnya setelah menentukan tindakan pelestarian yang disarankan untuk tiap kategori nilai potensial elemen bangunan, yakni melakukan uraian secara lebih terperinci mengenai tindakan perubahan yang mungkin dapat dilakukan yang disesuaikan dengan arahan pelestariannya.






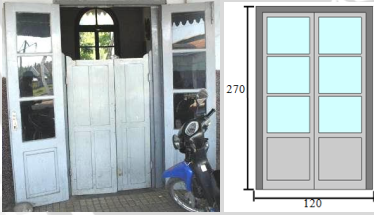

Tabel 4.16 Arahan Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo

No.	Variabel yang diamati	Kelas	Tindakan Pelestarian	Teknik Pelestarian
<b>Arahan Pelestarian Elemen Bangunan Potensial Tinggi</b>				
1.	<b>Atap</b>  Bentuk atap pelana dengan arah orientasi yang berbeda, menggunakan material seng sebagai penutup atap.	Potensial tinggi	Konservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mempertahankan bentuk ukuran dan material atap yang masih dalam kondisi baik.</li> <li>– Mengganti material penutup atap yang rusak dengan penutup atap baru yang sesuai atau mirip dengan material asli yaitu seng gelombang, sehingga tidak menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
2.	<b>Pintu</b> a. Jenis pintu 1a  Pintu yang berbentuk persegi panjang dengan daun pintu dan lengkungan di bagian atas.	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mempertahankan bentuk, ornamen dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>– Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>– Tidak diperbolehkan mengganti atau menghilangkan bentuk ornamen dan warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
	b. Jenis pintu 1b  Pintu yang berbentuk persegi panjang dengan daun pintu dan lengkungan di bagian atas.	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mempertahankan bentuk, ornamen dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>– Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>– Tidak diperbolehkan mengganti atau menghilangkan bentuk ornamen dan warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
	c. Jenis pintu 1c  Jenis pintu 1c memiliki bentuk persegi panjang dengan dua daun jendela dan lengkungan di bagian atas	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mempertahankan bentuk, ornamen dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>– Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>– Tidak diperbolehkan mengganti atau menghilangkan bentuk ornamen dan warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>

Bersambung ...





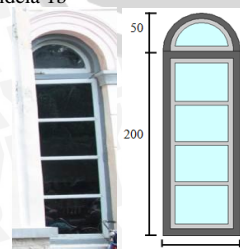


Lanjutan Tabel 4.15 Arahan Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo

No.	Variabel yang diamati	Kelas	Tindakan Pelestarian	Teknik Pelestarian
d.	Jenis pintu 2	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan bentuk, ornamen dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>Tidak diperbolehkan mengganti atau menghilangkan bentuk ornamen dan warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
	 <p>Pintu jenis 2 ini berbentuk persegi panjang dengan dua daun jendela dan lengkungan di bagian atas</p>			
e.	Jenis pintu 3a	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan bentuk dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>Tidak diperbolehkan mengganti warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
	 <p>Jenis pintu 3a memiliki bentuk persegi panjang dengan dua daun pintu yang di finishing dengan warna abu-abu.</p>			
f.	Jenis pintu 3b	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan bentuk dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>Tidak diperbolehkan mengganti warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
	 <p>Merupakan pintu dengan bentuk persegi panjang dengan 2 daun pintu yang di finishing dengan warna abu-abu.</p>			
g.	Jenis pintu 3c	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan bentuk dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>Tidak diperbolehkan mengganti warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
	 <p>Merupakan pintu dengan bentuk persegi panjang dengan 4 daun pintu yang di finishing dengan warna abu-abu.</p>			
h.	Jenis pintu 4	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan bentuk dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>Tidak diperbolehkan mengganti warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
	 <p>Merupakan bentuk persegi panjang dengan satu daun pintu</p>			


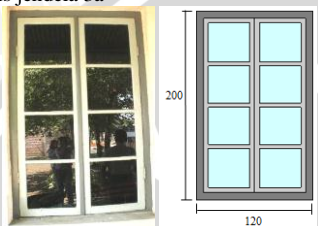


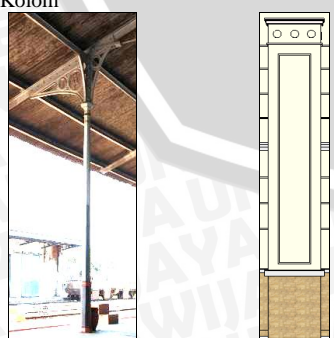
Bersambung ...

Lanjutan Tabel 4.15 Arahan Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo

No.	Variabel yang diamati	Kelas	Tindakan Pelestarian	Teknik Pelestarian
i.	Jenis pintu 5a  Merupakan pintu dengan bentuk persegi panjang dengan satu daun pintu	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mempertahankan bentuk dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>- Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>- Tidak diperbolehkan mengganti warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
j.	Jenis pintu 5b  Merupakan pintu dengan bentuk persegi panjang dengan satu daun pintu	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mempertahankan bentuk dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>- Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>- Tidak diperbolehkan mengganti warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
k.	Jenis pintu 6  Persegi panjang dengan satu daun pintu yang bermaterial kayu	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mempertahankan bentuk dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>- Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>- Tidak diperbolehkan mengganti warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
3.	Jendela			
a.	Jenis jendela 1a dan jendela 1b  Jenis jendela b1 merupakan jendela dengan satu daun jendela dan memiliki satu garis vertikal bentuk lengkungan di bagian atasnya	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mempertahankan bentuk, ornamen dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>- Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>- Tidak diperbolehkan mengganti atau menghilangkan bentuk ornamen dan warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
b.	Jenis jendela 1b  Jenis jendela b1 merupakan jendela dengan satu daun jendela dan tidak memiliki satu garis vertikal pada bentuk lengkungnya.	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mempertahankan bentuk, ornamen dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>- Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>- Tidak diperbolehkan mengganti atau menghilangkan bentuk ornamen dan warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>

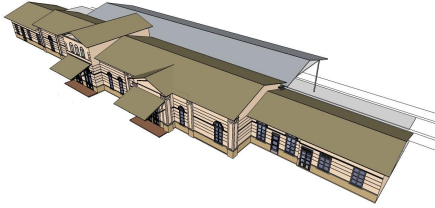
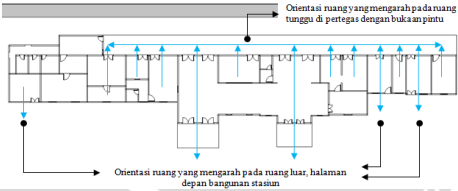
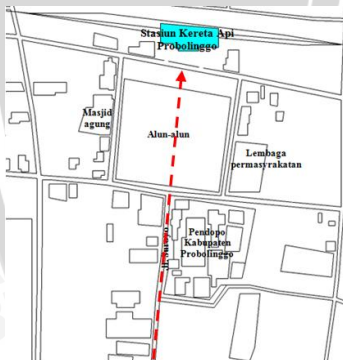
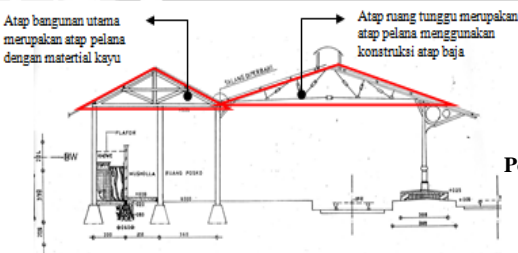
Bersambung ...

Lanjutan Tabel 4.15 Arahan Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo

No.	Variabel yang diamati	Kelas	Tindakan Pelestarian	Teknik Pelestarian
c.	Jenis jendela 2	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan bentuk, ornamen dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>Tidak diperbolehkan mengganti atau menghilangkan bentuk ornamen dan warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
	 <p>Jenis jendela 1 merupakan jendela dengan dua daun jendela dan memiliki bentuk lengkungan di bagian atasnya</p>			
d.	Jenis jendela 3a	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan bentuk dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>Tidak diperbolehkan mengganti warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
	 <p>Persegi panjang dengan dua daun jendela</p>			
e.	Jenis jendela 3b	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan bentuk dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan</li> <li>Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.</li> <li>Tidak diperbolehkan mengganti warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
	 <p>Jendela yang berbentuk persegi panjang dengan dua daun jendela</p>			
4.	a. Jenis lantai tagel	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Merupakan material penutup lantai lama yang masih tersisa dan perlu dipertahankan.</li> <li>Diperlukan perawatan berkala untuk mencegah terjadinya kerusakan dengan cara dibersihkan (menyapu dan mengepel) setiap harinya agar tidak nampak buram.</li> </ul>
	 <p>Merupakan material penutup lantai asli pada bangunan sebelum menggunakan lantai keramik.</p>			
5.	Kolom	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan bentuk, ukuran, material serta ornamen pada kolom yang masih dalam kondisi baik</li> <li>Tidak diperbolehkan mengganti atau menghilangkan bentuk ornamen yang dapat menghilangkan karakter bangunan.</li> </ul>
	 <p><b>Kolom ruang tunggu Kolom bangunan utama</b> Penggunaan kolom yang berbeda pada ruang tunggu dan bangunan utama. Namun dari kedua kolom tersebut tidak mengalami perubahan.</p>			




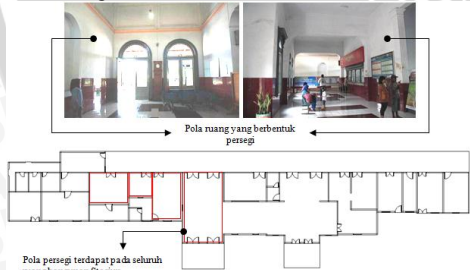
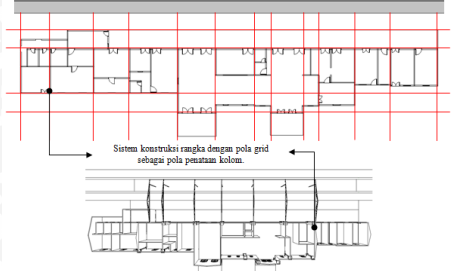
Bersambung ...

Lanjutan Tabel 4.15 Arah Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo

No.	Variabel yang diamati	Kelas	Tindakan Pelestarian	Teknik Pelestarian
6.	<p>Massa bangunan</p>  <p>Massa bangunan Stasiun Kereta Api Probolinggo tidak mengalami perubahan hingga saat ini. Perubahan hanya terjadi pada fungsi ruang dalam bangunan.</p>	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan bentuk dan skala bangunan asli</li> <li>Jika dilakukan pengembangan perlu menyesuaikan dengan bentuk sakla bangunan lama (sesuai eksisting) dan bangunan disekitarnya</li> </ul>
7.	<p>Orientasi ruang</p>  <p>Orientasi ruang bangunan kebanyakan mengarah pada ruang tunggu, dan orientasi ini tidak mengalami perubahan sejak dulu hingga sekarang.</p>	Potensial tinggi	Preservasi	Mempertahankan arah orientasi ruang dalam bangunan yang ada pada kondisi eksisting yang mendukung karakter bangunan
8.	<p>Orientasi bangunan</p>  <p>Orientasi bangunan Stasiun tidak mengalami perubahan dari awal bangunan Stasiun ini berdiri.</p>	Potensial tinggi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan orientasi bangunan sebagai "focal point" kawasan yang mendukung karakter bangunan</li> <li>Apabila dilakukan pengembangan, arah orientasi bangunan baru tersebut disesuaikan dengan bangunan yang telah ada saat ini</li> </ul>
9.	<p>Konstruksi atap</p>  <p>Konstruksi atap stasiun tetap mempertahankan konstruksi atap yang asli yaitu, menggunakan konstruksi atap plana.</p>	Potensial tinggi	Preservasi	Struktur atap plana pada bangunan tetap dipertahankan tanpa melakukan perubahan yang dapat mengganti jenis struktur atap (struktur rangka baja dan kayu), karena struktur atap ini merupakan struktur asli dari atap stasiun

Bersambung ...

Lanjutan Tabel 4.15 Arahan Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo

No.	Variabel yang diamati	Kelas	Tindakan Pelestarian	Teknik Pelestarian
<b>Arahan Pelestarian Elemen Bangunan Potensial Sedang</b>				
1.	<p><b>Dinding</b></p> <p>a. Dinding eksterior</p>  <p>Dinding eksterior bagian depan</p> <p>Dinding eksterior bagian belakang</p> <p>Memiliki dua bagian dinding eksterior. Dinding yang digunakan memiliki ketebalan satu bata dengan ornamen garis lurus dan lengkung.</p>	Potensial sedang	Rehabilitasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan material dinding pada eksisting yang masih dalam kondisi yang baik</li> <li>Mengganti material yang rusak dengan material yang memberikan tekstur yang sama dengan eksisting</li> <li>Mempertahankan warna dinding bangunan yang sesuai dengan eksisting, tidak diperbolehkan mengganti warna dinding dengan warna yang tidak sesuai dengan warna bangunan monumental</li> </ul>
	<p>b. Dinding interior</p>  <p>Dinding interior Stasiun telah mengalami perubahan dengan adanya penambahan material keramik pada bagian bawah dinding.</p>	Potensial sedang	Rehabilitasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan material dinding bangunan yang masih dalam kondisi baik.</li> <li>Tidak diperbolehkan mengganti atau menambah ornamen yang tidak sesuai dengan karakter bangunan.</li> <li>Material baru (keramik) pada dinding diharapkan dapat dipertahankan, karena masa mendatang juga dilestarikan keberadaannya.</li> </ul>
2.	<p><b>Langit-langit</b></p>  <p>Langit-langit yang menggunakan material gypsum polos dengan bentuk yang menyesuaikan bentuk ruang.</p>	Potensi sedang	Konservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Material langit-langit saat ini telah mengalami kerusakan maka perlu adanya perawatan dengan mengganti material yang sesuai dengan material pada eksisting yang merupakan material kayu</li> <li>Tidak mengganti atau mempertahankan warna dari langit-langit bangunan yaitu warna putih</li> </ul>
3.	<p><b>Pola ruang</b></p>  <p>Pola ruang yang berbentuk persegi</p> <p>Pola persegi terdapat pada seluruh ruang bangunan Stasiun</p> <p>Pola ruang dalam memiliki bentuk persegi yang tertata secara linier.</p>	Potensi sedang	Konservasi	Mempertahankan pola persegi pada ruang dalam bangunan yang mendukung karakter bangunan
5.	<p><b>Konstruksi dinding penopang</b></p>  <p>Sistem konstruksi rangka dengan pola grid sebagai pola penahan kolom</p> <p>Konstruksi dinding penopang menggunakan konstruksi rangka dengan kolom sebagai penahan bangunan.</p>	Potensi sedang	Konservasi	Struktur rangka dengan kolom dan balok pada dinding penopang bangunan tetap dipertahankan tanpa melakukan perubahan yang dapat mengganti jenis struktur dinding penopang

Bersambung ...

Lanjutan Tabel 4.15 Arah-an Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo

No.	Variabel yang diamati	Kelas	Tindakan Pelestarian	Teknik Pelestarian
<b>Arah-an Pelestarian Elemen Bangunan Potensial Rendah</b>				
1.	<b>Lantai</b> b. Jenis lantai keramik	<b>Potensial rendah</b>	<b>Rehabilitasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Penutup lantai keramik merupakan elemen baru dalam bangunan pengganti penutup lantai tegel.</li> <li>– Diharapkan tetap dipertahankan dan mendapatkan perawatan berkala seperti dibersihkan (menyapu dan mengepel), disarankan tidak menggunakan cairan pemutih atau pembersih kasar yang lainnya karena dapat merusak pelindung lantai yang membuat lantai kusam dan rentan terhadap noda . Perawatan tersebut untuk mencegah dari kerusakan dan di masa mendatang juga dilestarikan keberadaannya.</li> </ul>



Keramik merupakan salah satu alternatif penutup lantai saat ini. Hampir keseluruhan ruang dalam bangunan menggunakan keramik sebagai pengganti material lama.

UNIVERSITAS BRAWIJAYA



**ARAHAN PELESTARIAN  
POTENSIAL TINGGI  
BANGUNAN STASIUN KERETA API KOTA PROBOLINGGO**

**KONSTRUKSI ATAP**

**Arahan Pelestarian : Preservasi**

**Kelas : Potensial Tinggi**

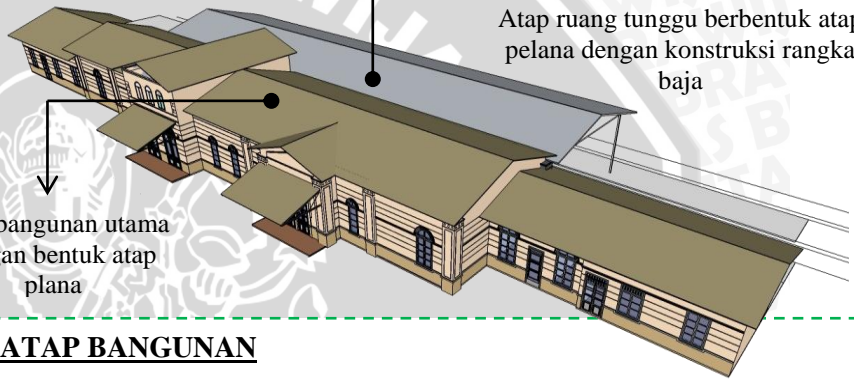
**Tindakan Fisik:**

Konstruksi atap stasiun tetap mempertahankan konstruksi atap plana. Tindakan fisik yang dilakukan :

- Struktur atap plana pada bangunan tetap dipertahankan tanpa melakukan perubahan yang dapat mengganti jenis struktur atap (struktur rangka baja dan kayu), karena struktur atap ini merupakan struktur asli dari atap stasiun.



Atap ruang tunggu berbentuk atap pelana dengan konstruksi rangka baja



Atap bangunan utama dengan bentuk atap plana

**ATAP BANGUNAN**

**Arahan Pelestarian : Konservasi**

**Kelas : Potensial Tinggi**

**Tindakan Fisik:**

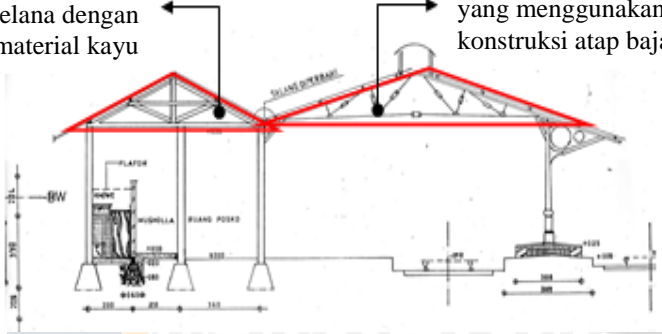
Bentuk atap pelana dengan arah orientasi yang berbeda, menggunakan material seng gelombang sebagai penutup atap.

Tindakan fisik yang dapat dilakukan :

- Mempertahankan bentuk ukuran dan material atap yang masih dalam kondisi baik.
- Mengganti material penutup atap yang rusak dengan penutup atap baru yang sesuai atau mirip dengan material asli yaitu seng gelombang, sehingga tidak menghilangkan karakter bangunan.

Atap bangunan utama merupakan atap pelana dengan material kayu

Atap ruang tunggu merupakan atap pelana yang menggunakan konstruksi atap baja



**ARAHAN PELESTARIAN  
POTENSIAL TINGGI  
BANGUNAN STASIUN KERETA API KOTA PROBOLINGGO**

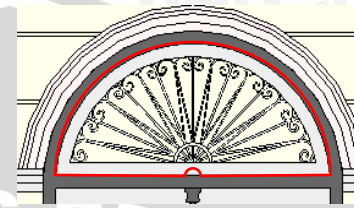
**PINTU**

**Arahan Pelestarian : Preservasi**

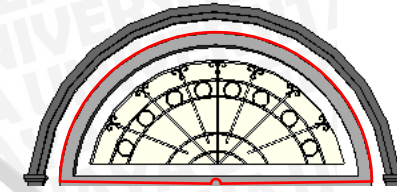
**Kelas : Potensial Tinggi**

**Tindakan Fisik yang dilakukan :**

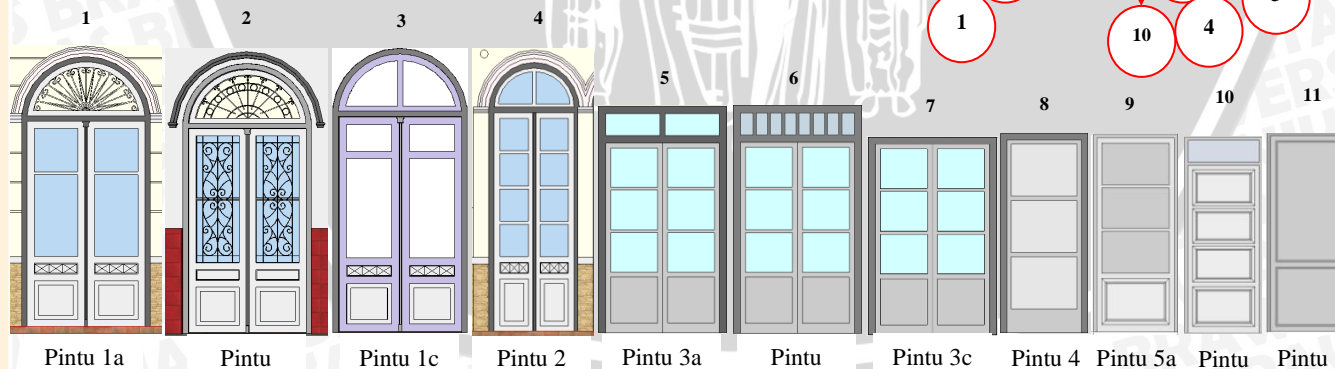
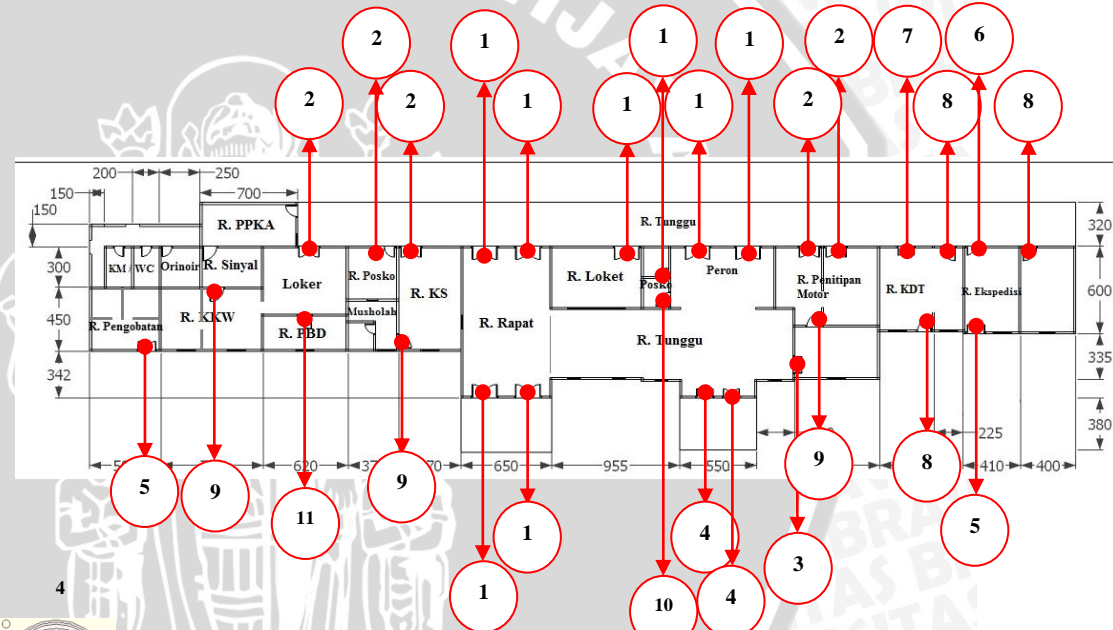
- Mempertahankan bentuk, ornamen dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan
- Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.
- Tidak diperbolehkan mengganti atau menghilangkan bentuk ornamen dan warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.



Pada bagian atas pintu memiliki ornamen lengkung dengan motif banyak garis lengkung



Pada bagian atas pintu memiliki ornamen lengkung dengan motif banyak garis dan lengkung



Pintu 1a    Pintu    Pintu 1c    Pintu 2    Pintu 3a    Pintu    Pintu 3c    Pintu 4    Pintu 5a    Pintu    Pintu 6



**ARAHAN PELESTARIAN  
POTENSIAL TINGGI  
BANGUNAN STASIUN KERETA API KOTA PROBOLINGGO**

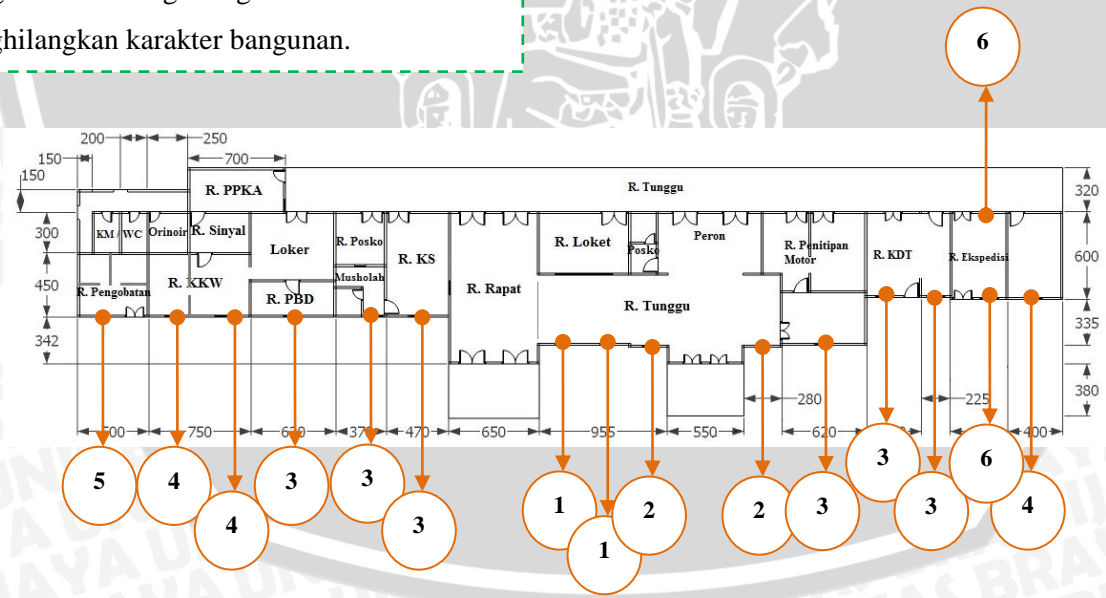
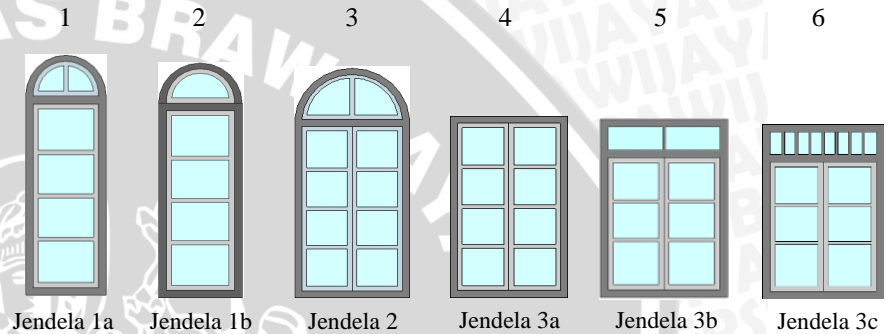
**JENDELA**

**Arahan Pelestarian : Preservasi**

**Kelas : Potensial Tinggi**

**Tindakan Fisik yang dilakukan :**

- Mempertahankan bentuk, ornamen dan material bukaan yang menjadi karakter bangunan
- Mengganti beberapa bagian yang rusak dengan bentuk, ukuran, material yang sesuai dengan kondisi eksisting.
- Tidak diperbolehkan mengganti atau menghilangkan bentuk ornamen dan warna yang dapat menghilangkan karakter bangunan.



**ARAHAN PELESTARIAN  
POTENSIAL TINGGI  
BANGUNAN STASIUN KERETA API KOTA PROBOLINGGO**

**KOLOM**

**Arahan Pelestarian : Preservasi**

**Kelas : Potensial Tinggi**

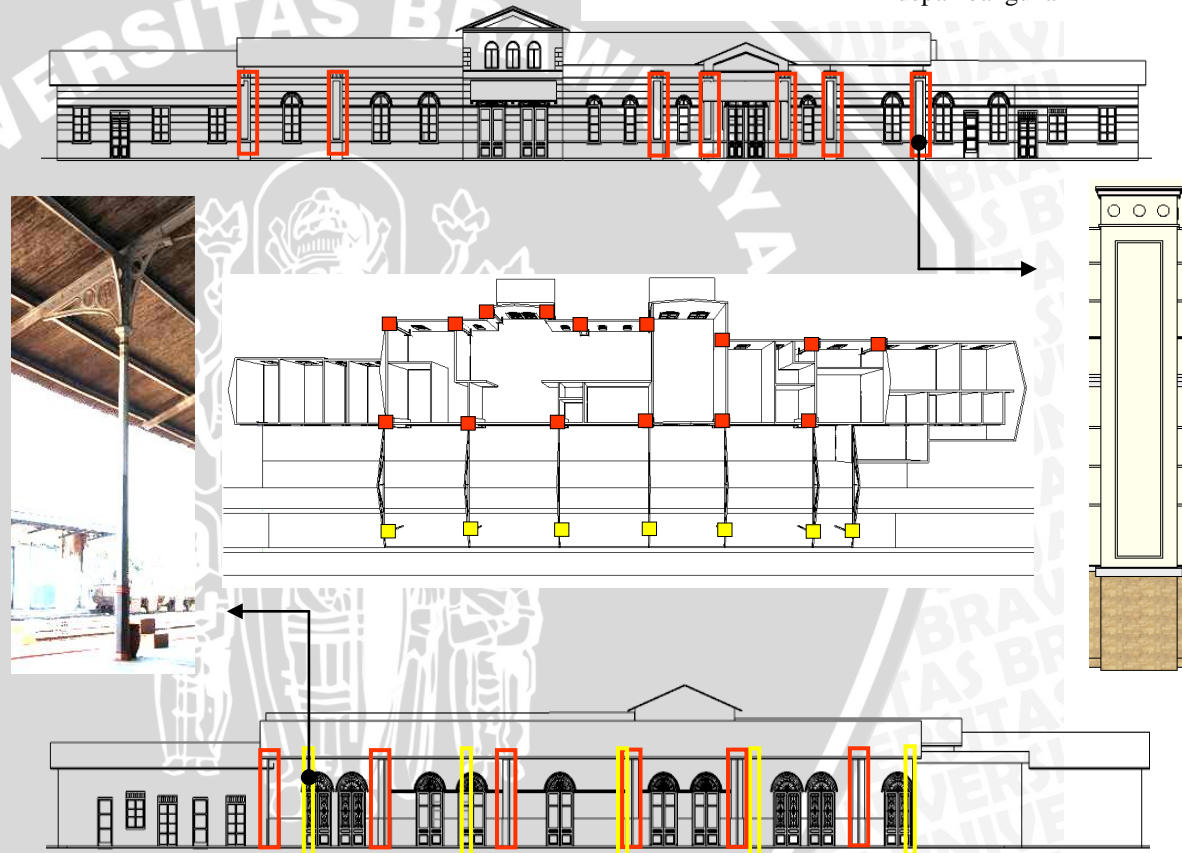
**Tindakan Fisik:**

Penggunaan kolom yang berbeda pada ruang tunggu dan bangunan utama. Namun dari kedua kolom tersebut tidak mengalami perubahan bentuk.

Tindakan fisik yang dilakukan :

- Mempertahankan bentuk, ukuran, material serta ornamen pada kolom yang masih dalam kondisi baik
- Tidak diperbolehkan mengganti atau menghilangkan bentuk ornamen yang dapat menghilangkan karakter bangunan.

Kolom yang menonjol pada fasade bagian depan bangunan



Kolom yang yang tampak pada fasade bagian belakang bangunan yang merupakan kolom penompang atap ruang tunggu

**ARAHAN PELESTARIAN  
POTENSIAL TINGGI  
BANGUNAN STASIUN KERETA API KOTA PROBOLINGGO**

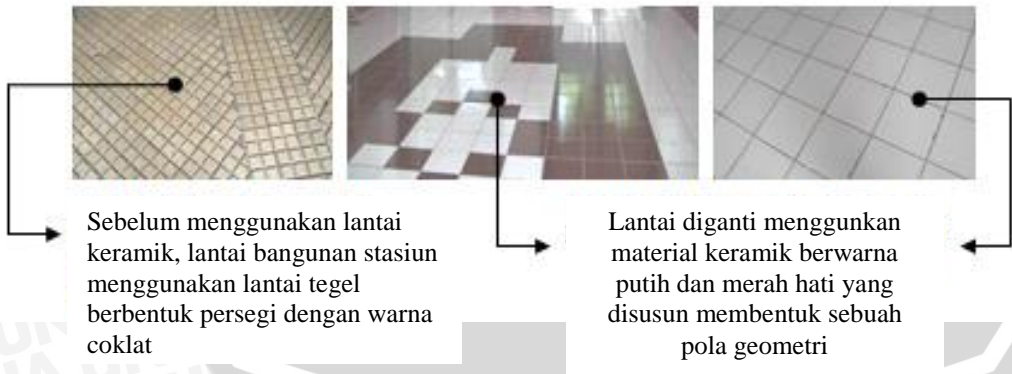
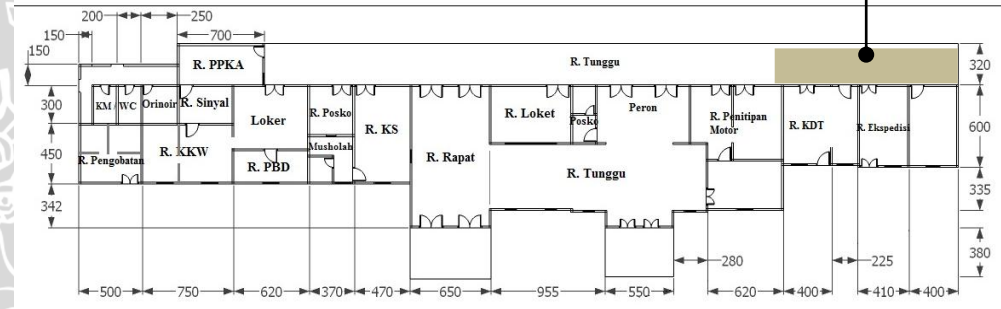
**LANTAI TEGEL**

**Arahan Pelestarian : Preservasi**  
**Kelas : Potensial Tinggi**  
**Tindakan Fisik :**

Merupakan material penutup lantai pertama yang digunakan pada bangunan sebelum diganti dengan menggunakan lantai keramik. Tindakan fisik yang dilakukan :

- Merupakan material penutup lantai lama yang masih tersisa dan perlu dipertahankan.
- Diperlukan perawatan berkala untuk mencegah terjadinya kerusakan dengan cara dibersihkan (menyapu dan mengepel) setiap harinya agar tidak nampak buram.

Sebelum menggunakan material keramik, lantai bangunan stasiun menggunakan lantai tegel yang masih terdapat pada teras belakang



Sebelum menggunakan lantai keramik, lantai bangunan stasiun menggunakan lantai tegel berbentuk persegi dengan warna coklat

Lantai diganti menggunakan material keramik berwarna putih dan merah hati yang disusun membentuk sebuah pola geometri

**ARAHAN PELESTARIAN  
POTENSIAL SEDANG  
BANGUNAN STASIUN KERETA API KOTA PROBOLINGGO**

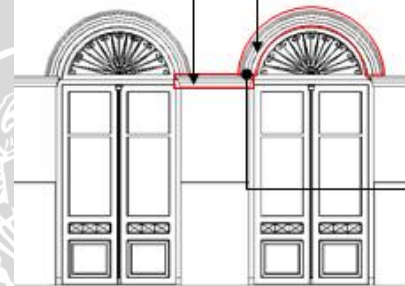
**DINDING EKSTERIOR**

**Arahan Pelestarian : Rehabilitasi  
Kelas : Potensial Sedang**

**Tindakan Fisik:**

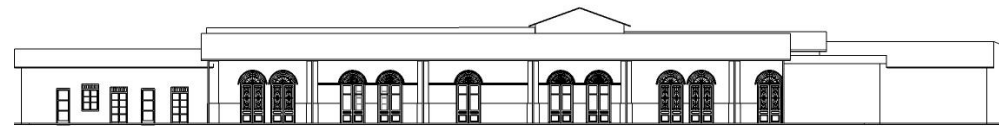
Tindakan fisik yang dilakukan :

- Mempertahankan material dinding pada eksisting yang masih dalam kondisi yang baik
- Mengganti material yang rusak dengan material yang memberikan tekstur yang sama dengan eksisting
- Mempertahankan warna dinding bangunan yang sesuai dengan eksisting, tidak diperbolehkan mengganti warna dinding dengan warna yang tidak sesuai dengan warna bangunan monumental



Ornamen keramik dengan warna merah hati yang menonjol pada dinding fasade belakang bangunan bagian bawah

Ornamen garis lengkung dan horizontal yang terletak di bagian atas bukaan pintu



Dinding eksterior bagian belakang



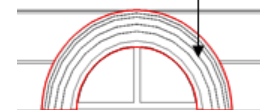
Dinding eksterior bagian depan



Ornamen batuan yang menonjol pada dinding fasade bangunan bagian bawah



Ornamen garis horizontal yang menonjol pada dinding bagian atas



Ornamen garis lengkung yang terletak di bagian atas bukaan pintu dan jendela

**ARAHAN PELESTARIAN  
POTENSIAL SEDANG  
BANGUNAN STASIUN KERETA API KOTA PROBOLINGGO**

**DINDING INTERIOR**

**Arahan Pelestarian : Rehabilitasi**

**Kelas : Potensial Sedang**

**Tindakan Fisik:**

Tindakan fisik yang dilakukan :

- Mempertahankan material dinding bangunan yang masih dalam kondisi baik.
- Tidak diperbolehkan mengganti atau menambah ornamen yang tidak sesuai dengan karakter bangunan.
- Material baru (keramik) pada dinding diharapkan dapat dipertahankan, karena masa mendatang juga dilestarikan keberadaannya.



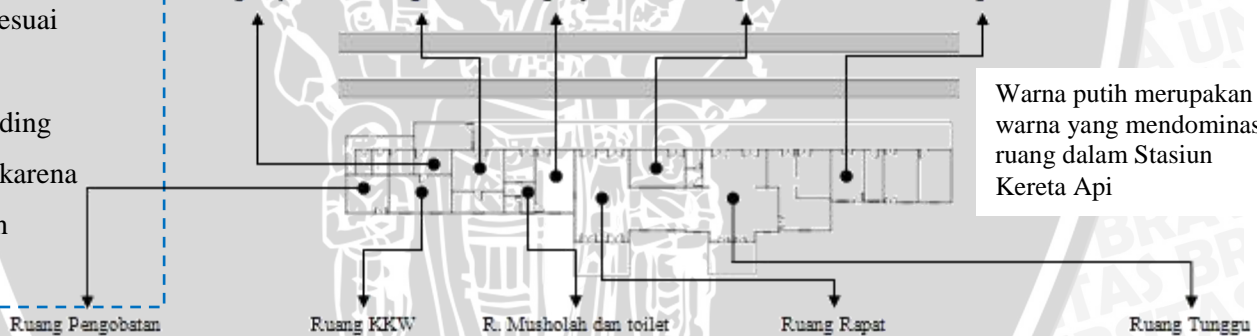
Ruang Sinyal

Ruang Loker

Ruang Kepala Stasiun

Ruang Loker

Ruang KDT



Warna putih merupakan warna yang mendominasi ruang dalam Stasiun Kereta Api

Ruang Pengobstan

Ruang KKW

R. Musholah dan toilet

Ruang Rapat

Ruang Tunggu



**ARAHAN PELESTARIAN  
POTENSIAL RENDAH  
BANGUNAN STASIUN KERETA API KOTA PROBOLINGGO**

**LANTAI KERAMIK**

**Arahan Pelestarian : Rehabilitasi**

**Kelas : Potensial Rendah**

**Tindakan Fisik:**

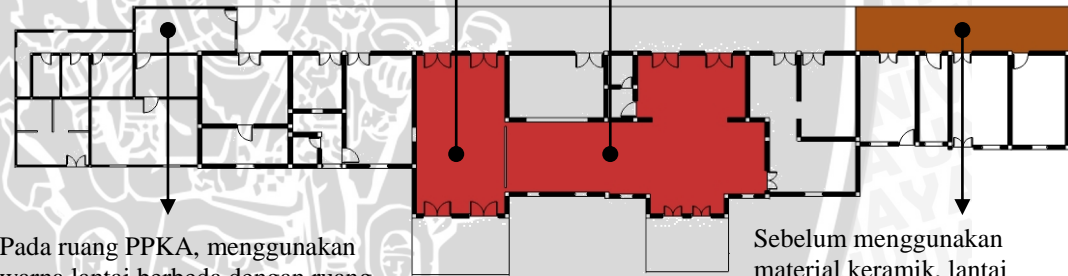
Keramik merupakan salah satu alternatif penutup lantai saat ini. Hampir keseluruhan ruang dalam bangunan menggunakan keramik sebagai pengganti material lama.

Tindakan fisik yang dilakukan :

- Penutup lantai keramik merupakan elemen baru dalam bangunan pengganti penutup lantai tegel.
- Diharapkan tetap dipertahankan dan mendapatkan perawatan berkala seperti dibersihkan (menyapu dan mengepel), disarankan tidak menggunakan cairan pemutih atau pembersih kasar yang lainnya karena dapat merusak pelindung lantai yang membuat lantai kusam dan rentan terhadap noda . Perawatan tersebut untuk mencegah dari kerusakan dan di masa mendatang juga dilestarikan keberadaannya.



Lantai mengalami perubahan pada ruang tunggu dan ruang rapat, lantai diganti menggunakan material keramik berwarna putih dan merah hati yang di susun sehingga membentuk sebuah pola geometri



Pada ruang PPKA, menggunakan warna lantai berbeda dengan ruang lain, pada ruangan ini menambahkan keramik berwarna hitam yang di letakan pada bagian tengah ruangan

Sebelum menggunakan material keramik, lantai bangunan stasiun menggunakan lantai tegel yang masih terdapat pada teras belakang

