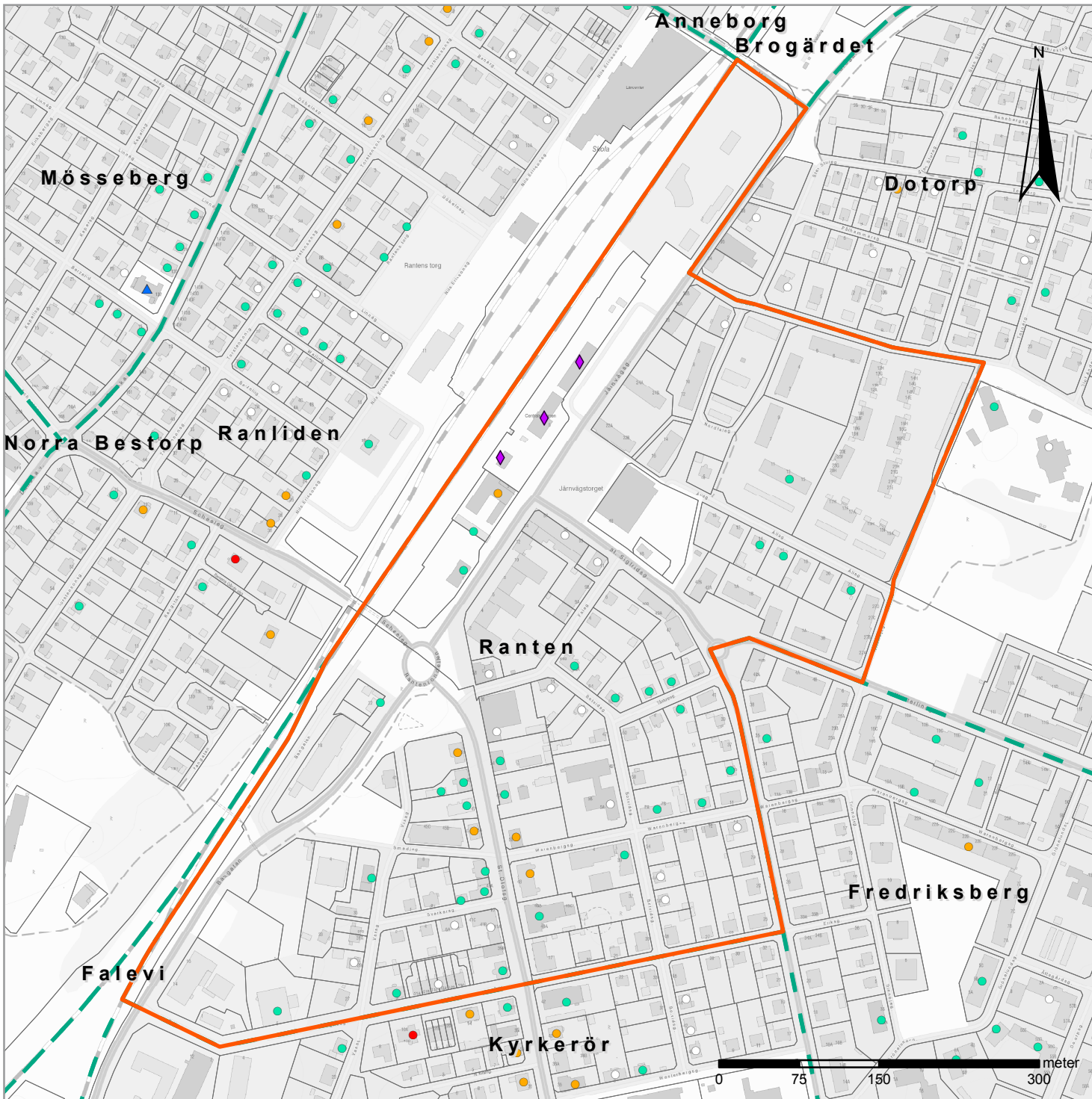




# RANTEN

- Tillkomsten av Västra stambanan och Falköping-Rantens järnvägsstation. Rantens hotell.
- 1876 års stadsplan. Rutnätsstad. S:t Olofsgatans esplanad med äldre villastad från 1870 -1910 i gatans norra del.
- Lilienbergs ändring av stadsplanen. Yngre villastadens framväxt under 1910 -1930-talen
- Falköpings C med stationsområde













# Ranten

Falköping-Rantens järnvägsstation. 1876 års stadsplan. Rutnätsstad. Esplanader - paradgatan St Olofsgatan. Yngre villastadens framväxt 1910-1930-talen. Falköpings C med stationsområde.

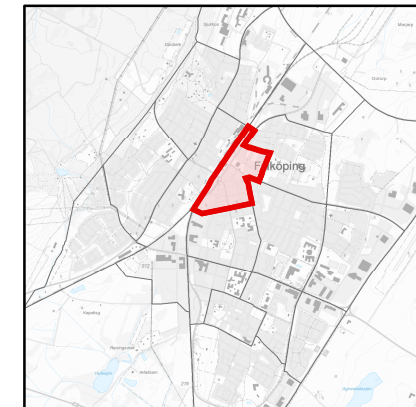
## Teckenförklaring

-  Aktuell stadsdel
-  Stadsdelsgränser
-  Byggnadsminnen (3e kap. kulturmiljölagen)
-  Kyrkligt kulturminne (4e kap. kulturmiljölagen)

## Byggnadsinventering 2016

-  Nationellt bevarandevärde
-  Regionalt bevarandevärde
-  Lokalt bevarandevärde
-  Lågt bevarandevärde

## Översikt - Falköping



Skala 1:5 300

Datum: 2016-10-14

Utskriftsformat: A4

Skapad av: Tobias Dahmm, WSP

Bakgrundskarta:  
Copyright Geodatasamverkan



## KULTURHISTORISKT SAMMANHANG

- Tillkomsten av västra stambanan till Falköping 1858. Öppnande för persontrafik till Ranten 1862. Tidig bebyggelse kring Trekanten.
- Stadsplan från 1876 som angav ramarna för den äldre villastadens framväxt 1870-1910.
- Lilienbergs ändring av stadsplanen vid 1900-talets början. Angav ramarna för den yngre villastadens framväxt från 1910-1930-talen.
- Stationsområdet. Rantens hotell från tiden för den första stationsbyggnaden. Ny stationsanläggning, Falköping C, på 1930-talet.
- Centrumförnyelse under 1950-1960-talen.

## BESKRIVNING

### *Tillkomsten av Västra stambanan till Falköping-Ranten*

Inför anläggandet av Västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm gick diskussionen på Statens järnvägar om linjen skulle dras via Falköping öster om Billingen eller via Skara väster om Billingen. 1855 hade beslutet om Falköping fattats och platsen för stationen blev på f.d. donationshemmanet Rantens ägor en dryg kilometer norr om staden. 1862 öppnades Västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm. Samma år öppnade också Södra stambanan från Malmö med ändstation Falköping-Ranten. Resenärer som skulle vidare mot Stockholm bytte alltså tåg här.

### *Stadsplanen från 1876*

Antagandet av Kolthoffs stadsplan år 1876 för Ranten och Mösseberg blev starten på en mer regelbunden bebyggelse ordnad i ett rutnät i dessa stadsdelar. Flera byggnader är välbevarade från 1860-1880-talen i S:t Olofsgatans norra del. Bland annat i kvarteren Mimer, Vidar och Sankt Bernhard. Sankt Olofsgatan 50 är den gamla småskolan för Ranten. Utgångspunkten för planen är S:t Olofsgatan med öppna siktlinjer mot järnvägsområdet.

Valet av stationens läge vid Ranten ledde till en utdragen process där Falköpings stad försökte få till ytterligare en station längs Södra stambanan, som ju ändå passerade precis förbi stadens västra sida. Denna station, "Falköpings stad", blev verklighet 1876. Efterföljande år hade Trädgårdsgatan fram till stationsområdet anlagts och Gamla staden återtog kommandot varifrån stadens huvudsakliga expansion skedde.

### *Ändring av stadsplanen vid 1900-talets början*

Vid 1900-talets början uppstod behovet av att revidera den äldre stadsplanen. Särskilt propsande för detta var Göteborgs 1:e stadsingenjör Albert Lilienberg som menade att befintliga inmätningar av stadens fastigheter hade stora felmarginaler. Lilienbergs stadsplan innebar smärre ändringar i kvartersformer och gatumönster. Det obrutna perspektivet hos S:t Olofsgatan mot järnvägsområdet behölls, medan detsamma för Botvidsgatan bröts genom det pentagonala

kvarteret Ansgar. Denna ändring har vid kvarterets södra del gett ett lugnt, avgränsat gaturum. Inom stadsdelen Kyrkerör kring Rantens kvarn och Vasagatan är det än mer tydligt att Lilienbergs stadsplan frångått den strikta rutnätsplanen till förmån för en anpassning till den kuperade terrängen.

#### *Stationsområdet*

Den första stationsbyggnaden i trä stod färdig 1858 och var utformad som en kvadratisk mittbyggnad i två våningar med valmat tak, krönt av en lanternin. För ritningarna stod SJ:s chefsarkitekt Edelsvärd. Rantens hotell vid stationen stod färdigt 1865. Rantens hotell samt en avlång magasinsbyggnad finns kvar idag från denna tid.

År 1931 bytte Falköping-Ranten station namn till Falköpings central. 1800-talets anläggning revs och ersattes med en funktionalistisk stationsbyggnad som stod färdig år 1934. Stationen var den första i landet som utfördes i funktisstil. Karaktäristiska drag är asymmetriska byggnadsvolymer, långsträckta och ljust putsade fasader, fönsterband, flackt tak samt markerad entré och vestibul. Till stationen hör ställverksbyggnaden uppförd i samma stil. Stationen är byggnadsminne enligt Kulturmiljölagens 3 kap.

#### *Centrumförnyelse*

Liksom Gamla staden har Ranten genomgått en centrumförnyelse under 1950-1970-talen. De flesta av 1800-talshusen längs Järnvägsgatan revs och ersattes med dagens flerbostadshus som vänder sina kortsidor mot stationsområdet. Husen är sammanbundna av en butikslänga i bottenplan. Nyligen har husen påbyggts med tre våningar.

## VIKTIGA KARAKTÄRSDRAG

- Stationssamhället Falköping-Ranten med spår från olika tider. Från 1800-talets anläggning med det bevarade Hotell Ranten till 1930-talets anläggning med station och ställverkshus. Spårområdet ingår också i karaktären. Viktiga historiska samband med Ranliden och Mösseberg på andra sidan järnvägen.
- Uttryck för idealstadsplanen i form av stationshus med öppen plats framför. Brandgatorna S:t Olofsgatan och Eriksgatan som kantas av trädplantering och luftighet mellan husen.
- Äldre villastad från 1860-1900-talets början kring S:t Olofsgatans norra del, både mindre trävillor i 1- 1 ½ plan samt 2 ½ plansvillor i sten.
- Den yngre villastaden mellan S:t Sigfridsgatan, Bangatan och Eriksgatan med mindre ändringar i rutnätet. Vid Vasagatan och Rantens kvarn mer påtagligt med gator med brutna perspektiv och anpassning efter terrängskillnaderna.

## FÖRHÅLLNINGSSÄTT

- Stadsdelens olika planeringsideal från 1800- 1900-talen bevaras.
- Esplanadsystemet med S:t Olofsgatan och Eriksgatan som brandgator bevaras. Viktigt att luftigheten mellan husen samt gatubredd och trädrader tas tillvara. Särskilt kring S:t Olofsgatan är dessa stora och gamla.
- Husens tomtavgränsningar mot gatan i form av smidesstaket eller naturstensmurar bevaras
- Bebyggelsen underhålls med material och utformning likt befintligt så långt som möjligt.
  - o Arkitekturen längs S:t Olofsgatan är blandad då den speglar en lång utbyggnadsperiod. T.ex. finns träbyggnader med liggande och stående fasspont, putsbyggnader med paradvåningar, och höga trävillor med betonade mittpartier.
  - o Arkitekturen kring t.ex. Vasagatan är enhetlig med vitputsade villor i 2 ½ våning, fönstrens överdelar är ofta mångspröjsade, taken mansardtak täckta med rött tegel och asymmetriska gavelrösten som bryter genom takfoten.
- När bebyggelsens skala och volymer är enhetliga, särskilt tydligt i den yngre villastaden, bör denna inte brytas.
- Kring järnvägsstationens byggnader bör kopplingen mellan huvudbyggnaden, hotellet, spårområdet samt bebyggelsen på andra sidan inte brytas genom ny bebyggelse.

## STÄLLNINGSTAGANDE

Värdeklass A, nationellt bevarandevärde. Delar av stadsdelen har mycket höga bevarandevärden. Förändringar i stadsstrukturen kan spåras i viktiga historiska händelser för staden. Paradgatan S:t Olofsgatans blandade bebyggelse avspeglar den långa perioden innan stadens två delar hade vuxit samman. Länge var här jordbruksmark kring denna gata. 1900-talets förändrade planeringsideal mot småskaligare gaturum märks i området. Här finns också Sveriges första järnvägsstation i funkisstil, bredvid anrika Rantens hotell.





*Falköpings central, enligt uppgift Sveriges första station i funkisstil. Stationsbyggnaden är utformad i varierande volymer, vestibulen markerad av ett stort glasparti.*



*Rantens hotell, välbevarat sedan uppförandet 1865. Hotellbyggnaden och den intilliggande magasinsbyggnaden är kvar från 1800-talets stationsanläggning.*



*S:t Olofsgatans roll som paradgata avspeglas i några större stenhus i dess norra del.*



*Stenstaden fullbordades dock aldrig längs gatan utan äldre och småskaligare trähus har blivit kvar.*





*1920-talets stadsplanemönster karaktäriseras av brutna perspektiv som skapar en småskaligare gatubild. Villorna är ofta stora, ljusa putsade, med asymmetrisk planlösning och taket av valmad mansardtyp.*



*Enstaka flerbostadshus uppfördes under 1920-talet, som här vid Warenbergsgatan. Lägenheterna i detta hus bör ursprungligen ha varit enrumslägenheter med fönster åt ett håll.*





*Spårområdet med den långsträckt stationsbyggnaden i varierande volymer och centrumförnyelsens lamellhus i bakgrunden.*



*Den gamla småskolan från 1850-talet till höger. Norra delen av S:t Olofsgatan.*

# Rapport

2016-05-31

Reviderad: 2016-07-04

Upprättad av: Adam Augustsson, WSP

Kartmaterial upprättat av: Tobias Dahmm, WSP

