



2008-06-05

Dnr

BYGG- OCH MILJÖFÖRVALTNINGEN SALA-HEBY
Namn handläggare, tfn
Leif Berggren, 0224-55 323

Planering och utveckling
Lena Waxell

Ransta stationsområde

Bakgrund

Gällande detaljplan för Ransta stationsområde m.m. är från 1954. Ett akut rivningshot mot byggnaderna längs spårområdet ledde till ett förslag till ny detaljplan på 1990-talet. Förslaget gick ut på remiss i februari 1996, men av olika anledningar genomfördes inte planen. I dagsläget är återigen ett förslag till detaljplan under utarbetande. Mitt uppdrag i detta sammanhang är att göra en kulturhistorisk värdering.

Historik

Ransta är ett gammalt namn som förekommer vid ett flertal tillfällen redan under 1300-talet, som "Randasta". Det som då åsyftades är den välstrukturerade by som ligger cirka 2,5 kilometer syd-sydväst om det nuvarande Ransta. Byn består av en handfull stora gårdar jämte säteri och i slutet av 1800-talet fanns både skola och mejeri på platsen. Närheten till Vads kvarn är också påtaglig. Till och med 1800-talet var byn huvudort i södra delen av Kumla socken.

På 1870-talet stod järnvägsbyggandet högt i kurs. Järnvägsbolaget Stockholm-Westerås-Bergslagen Jernväg bildade en knutpunkt i Tillberga. Till SWB anslöt sig ett fristående bolag, Sala-Tillberga Jernväg, som band samman Norra stambanan och SWB:s linjer.

Emellan byarna Västerby och Österby, med dragning mot norr, byggdes en av banans järnvägsstationer. Stationsbyggnaden invigdes den 7/12 1875 och fick namnet Ransta station. Sannolikt uppfördes också godsmagasinet samtidigt. Den förste stationsföreståndaren var för övrigt sjökaptten och hette Arvid Westerlund.

Här liksom på många andra platser blev järnvägsstationen embryot till ett modernt stationssamhälle. Redan 1881 startade den smidesverkstad som så småningom, 1898, skulle bli Wibergs Vagn- och Redskapsfabrik. År 1902 byggdes nya lokaler och företaget hann precis fira hundraårsjubileum innan nedläggning skedde av det som då kallades Wibergs Industri AB.

SALA KOMMUN	Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Plusgiro
Org.nr 19-21 20 00-2098	Box 304 733 25 SALA	Stadshuset Stora Torget	0224-550 00 Vx	0224-559 30	12 39 10-2

Ransta mejeri byggdes 1895 och i början av 1900-talet fick orten en telegrafanstalt. Ransta Såg- och kvarn bildades 1915. Under hela den här perioden byggdes naturligtvis också bostäder av olika slag, liksom handelsbod och andra samhällsnödvändiga ting. Bebyggelsen var i huvudsak grupperad längs järnvägen, med övervikt för den östra sidan. Det moderna stationssamhället övertog namnet Ransta och den gamla byn fick dra sig tillbaka under namnet Ranstaby.

Befintlig bebyggelse

Den aktuella bebyggelsen är i det här fallet direkt förknippad med järnvägen. Det är fråga om stationshuset med intilliggande tvättstuga, godsmagasinet samt ytterligare två magasin längre söderut.

Stationshuset är uppfört i 1½ plan med en estetiskt tilltalande frontespis mot öster. Mot väster finns en oproportionerlig, sekundär frontespis och tillika en opassande, sekundär takkupa. Taket är täckt med tegel och det finns två skorstenar.

De stora, tidstypiska taksprången med vackert utsirade tassar har reducerats genom ny fjällpanel, och sannolikt tilläggsisolering, utanpå den gamla fasaden.

Den ursprungliga sockeln av huggen sten är pågjuten med betong. Såväl fönster som dörrar är utbytta. Fasadkulören är gul med knutar, dörrar och fönsterfoder i engelskt rött. Övriga snickerier är vita.

Tvättstugan ligger strax norr om stationshuset och är i ett plan. Sockeln är betonggjuten och fasaderna är klädda med rödfärgad panel på förvandring. Gavelröstena är täckta med rödfärgad locklistpanel med spetsade nedre ändar. Taket är täckt med tvåkupigt tegel och det finns en skorsten av modernt snitt. På södra långsidan finns två dörrar och två igensatta fönster. Den norra långsidan har en dörr och en igensatt fönsteröppning. Det finns också en dörr på västra gaveln.

Godsmagasinet är flyttat från ursprunglig plats. Möjligen är det här det enda godsmagasin i landet som står med gaveln mot järnvägsspåret. Byggnaden är i ett plan med stomme i stolpverk på hörnstenar av huggen natursten. Fasaden är klädd med liggande, rödfärgad enkelfaspanel och på gavelröstena stående, vitmålad slätspont med rundad nedre ände. Taket är täckt med spontad panel med vattrännor och saknar teglet, som ligger på marken. Taket har skador i båda takfallen, men är inte ohjälpligt förlorat. Taksprången har profilerade tassar.

På långsidan mot söder finns två osymmetriskt placerade skjutportar. De är gjorda i ramverk med diagonalställd pärlspont som fyllning. Bjälkarna till lastbryggan är avsågade. Här finns också en gammal belysningsarmatur med skärm samt en rostig plåt med siffran 2.

Norra långsidan har endast en port, någorlunda centralt placerad. Själva portbladet är troligen sekundärt, med stående, smal dubbelfaspanel. Också här är bjälkarna till lastbryggan avsågade.

Här finns också ett igenspikat fönster på var sida om porten och ett

fönster av samma slag finns på östra gaveln. I båda gavelröstena sitter fönster av mindre storlek. Dessa har två lufter med fyra glas i varje luft. Samtliga fönster har foder med uppstickande sidostycken med rundad ände samt krönprydnad i figursågat trä. Fönster, dörrar och övriga snickerier är vitmålade.

Norra magasinet är det som ligger närmast järnvägsstationen. Det är grundlagt med huggen sten under knutpunkterna på samma sätt som godsmagasinet. Fasaden är klädd med rödfärgad panel på förvandring och på gavelröstena rödfärgad lockpanel. Taket är täckt med tvåkupigt tegel och sprången är stora. Gavelsprången har profilerade, vitmålade tassar, medan långsidesprången är släta och rödfärgade. På västra långsidan finns en svart dörr med vit inramning som tyder på att det kan ha funnits en större port tidigare. På ömse sidor om dörren finns sidliggande fönster med 10 glas i bågen. Också östra långsidan har inramningar i vitt, troligen efter tidigare portar. I den norra av dessa finns nu en enkeldörr och ett litet fönster med sex glas. Bjälkarna till den tidigare lastbryggan är avsågade. Norra gaveln har ett fönster i trappstegsform, med mittendelen förhöjd. I mittendelen finns åtta glas och i sidofönstren sex dito. Under fönstret, längst ner, finns en svart port med diagonalställda brädor. Ovanför porten finns inramningar som tyder på tre igenspikade fönster. Södra gaveln har samma typ av fönster i röstet som motsatta gaveln. På bottenvåningen finns ett stort fönster med 24 glas. Alla snickerier är vita.

Södra magasinet är naturligtvis det som ligger längst i söder.

Grundläggningen är densamma som på byggnaden bredvid. Huset är uppfört i två plan med vindsvåning. Här är dock fasaden klädd med rödfärgad enkelfaspanel och gavelröstena med stående panel. Även den rödfärgad.

Långsidornas taksprång är rödfärgade och har profilerade tassar, medan gavelsprången är inklädda med panel.

Taket är täckt med sinuskorrugerad plåt och stuprören har traditionell utformning.

Västra långsidans fasad har rikligt med fönster som tidigare varit symmetriskt placerade, men där ordningen nu störs av igensättning och utbyte till fönster av annan typ. De ursprungliga fönstren har enkla lufter med sex glas i varje båge.

I byggnadens norra halva finns en frontespis med tre portar ovanpå varandra. De två översta portarna är ursprungliga med diagonalställd panel. Den undre porten är av senare datum och dessutom målad blå. I byggnadens södra halva finns också en blå port med diagonalställd panel.

Östra långsidan har samma utformning som den västra. Här har inga egentliga förändringar skett. Lövverket från stora buskar skymmer delar av fasaden.

På gavlarna finns tre fönster vardera i de nedre våningarna. Fönstren är hängda i överkant och har sex glas i bågen. På gavelröstena finns ett fönster med övre delen formad som ett sadeltak. Alla fönster är vitmålade, liksom övriga snickerier med undantag för dörrarna. På södra

gaveln har det också byggts till ett skjul med pulpettak.

Parkområdet är ju ingen bebyggelse, men ingår i miljön. Det var mycket vanligt med sådana anläggningar i anslutning till järnvägsstationerna både i stad och på landsbygd. I det sistnämnda fallet var ofta parken synonymt med stationsföreståndarens trädgård, som då innehöll frukträd och bärbuskar.

I den här parken finns inget av det sistnämnda utan endast gräs och lövträd samt en minigolfbana.

Kulturhistoriskt värdering av miljön

Att det finns ett kulturhistoriskt värde i den här miljön kan klart fastslås. Stationsområdet är ju ursprunget till samhället Ransta.

Grundmotiv dokumentvärde

Av det som finns att välja på under den här rubriken är

Samhällshistoriskt värde något som mycket väl passar in. Järnvägen och stationsområdet är ju huvudanledningen till att stationssamhället Ransta bildades.

Järnvägstrafik med Ransta som station bedrevs med ånglok under 70 år och därefter med elektriskt drivna lok i cirka 30 år innan nedläggning på 1970-talet. Sedan en tid tillbaka har man återigen hållplats i Ransta.

Grundmotiv upplevelsevärde

Ett visst **Arkitektoniskt värde** kan tillskrivas byggnaderna inom området. I första hand gäller det detaljer som den nätta frontespisen på stationshuset samt takstolstassar och skorstenar och på godsmagasinet är de ursprungliga skjutportarna av hög kvalitet.

Patina värd att bevara finns på samtliga magasinsbyggnader, eftersom det mesta är ursprungligt.

Stationsområdet har ett starkt **Miljöskapande värde** och är det geografiska läget till trots på något sätt samhällets hjärta och mittpunkt.

Kontinuitetsvärdet är oantastligt. Järnvägen används fortfarande även om byggnaderna i de flesta fall har fått annan användning.

Trots att stationsbyggnaden är förvanskad står den på ursprunglig plats och formatet är detsamma.

Förstärkande och övergripande motiv

Begreppet **Kvalitet** inbegriper många olika egenskaper. Styrka och funktionsduglighet präglar alla byggnader på området. Stora taksprång och utkragade skorstenar hade förutom estetiska värden också funktionella sådana. Kvalitet är ofta ett genomgående drag i den här sortens bebyggelse.

Autenticitet präglar i första hand magasinsbyggnaderna som inte har genomgått några stora förändringar. Med undantag för godsmagasinet ligger också byggnaderna på ursprunglig plats, vilket också ger ett **Pedagogiskt värde**.

och av de ingående delarna

Stationshuset har inget stort egenvärde i dagens utförande. Betydande förändringar har skett under 1930-40-50-talen. Det största värdet ligger i att byggnaden står kvar på ursprunglig plats och att formatet har behållits.

Detaljer av kulturhistoriskt värde är den ursprungliga frontespisen, skorstenarna och taksprång med tassar.

Rekommendationer

Enligt senaste rön kommer inte bostad att tillåtas i stationshuset. Här ges därmed ett ypperligt tillfälle att avlägsna såväl den misspyrdande frontespisen som takkupan på västra takfallet.

Ett påföljande önskemål vore då att också ta fram den gamla fasadbeklädnaden, som uppges finnas kvar under den nya fasaden, och även återställa färgsättningen. Fönstren bör då också bytas ut mot nytillverkade efter förlaga från fotografier eller dylikt.

Tvättstugan har sannolikt varit ett uthus med flera funktioner från början. Skorstenen ser ut att ha blivit murad i ett senare skede och panelen verkar ha varit demonterad.

Ett kulturhistoriskt värde finns både i byggnadens placering och i gestaltningen med originalpanel och andra dito detaljer.

Rekommendationer

Dörrar och fönster återfår sina funktioner och byggnaden målningsbehandlas.

Godsmagasinet har flyttats från ursprungligt läge och lämnats åt sitt öde utan taktäckning. Byggnaden är värdefull som en viktig länk i kedjan av byggnader längs järnvägen. Det pedagogiska värdet är omistligt. Den här byggnaden har de flesta av sina ursprungliga detaljer kvar, med undantag för lastbryggorna. Det kulturhistoriska värdet är alltså stort, större än stationshusets, som enbart byggnad betraktad.

Rekommendationer

Godsmagasinet flyttas tillbaka så nära ursprungligt läge som möjligt. Det nuvarande läget är förödande för pedagogik och autenticitet. Taket repareras och teglet läggs på plats igen. Fönster och portar restaureras för att återfå sin ursprungliga funktion. Hela byggnaden målningsbehandlas enligt ursprunglig färgsättning.

Norra magasinet har fönster med tydlig nationalromantisk prägel. Några genomgripande förändringar har inte skett och byggnaden är lätt att läsa av och förstå. Ursprungliga ytskikt ger byggnaden ett stort kulturhistoriskt värde.

Rekommendationer

Påträngande buskar tas bort. Trasiga eller saknade glasrutor ersätts med nya eller begagnade i munblåst glas. I övrigt målningsbehandling

efter behov och ursprunglig färgsättning.

Södra magasinet har genomlidit omdaningar på framför allt fasaden mot landsvägen. Detta på grund av ändrad verksamhet. Fasaden mot järnvägen är emellertid orörd och speglar den motsatta fasadens ursprungliga utseende.

Trots förändringar är byggnadens ursprungliga funktion lätt att avläsa. Med undantag för taktäckningen är ytskikten ursprungliga, liksom placeringen, vilket ger ett stort kulturhistoriskt värde.

Rekommendationer

Samma som för norra magasinet.

Parkområdet

Järnvägsparken representerar ett stort kulturhistoriskt värde och är synnerligen viktig för kontinuiteten. För närvarande ser den något påver ut med en övergiven minigolfbana och enstaka lövträd.

Rekommendationer

Parken kompletteras med flera träd och buskar, gärna fruktträd och bärbuskar. Den bör fortsättningsvis hävdas genom noggrant underhåll. En lämplig användning för parken kan vara komplement till serveringsverksamheten i stationshuset.

Enligt uppdrag

Leif Berggren, kulturmiljösakkunnig