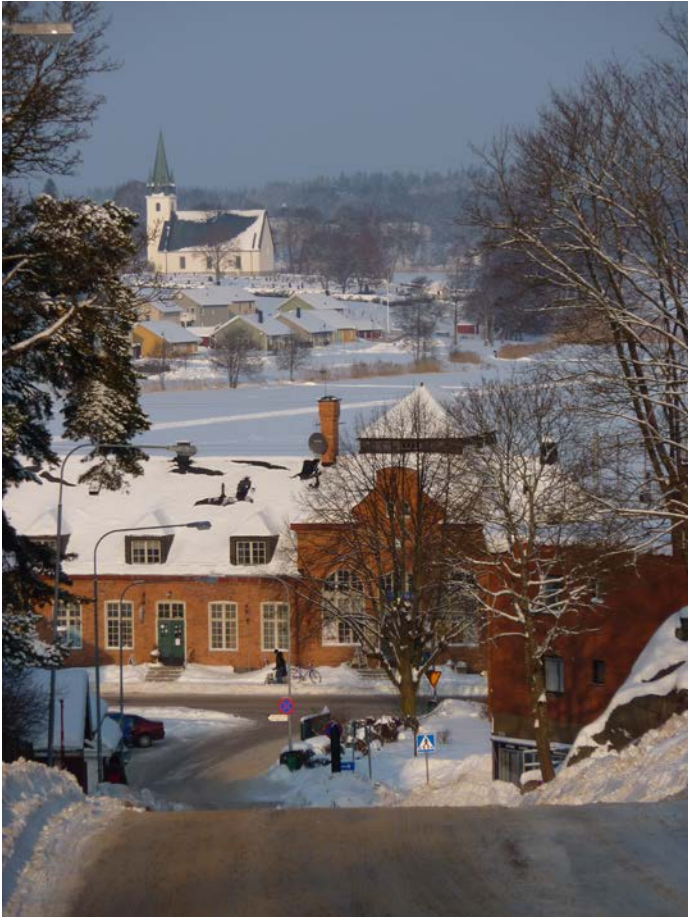


Riksintresse för kulturmiljövården

Gnesta (D44)



Gnesta station och Fröstuna kyrka, foto PB

KUNSKAPSUNDERLAG

Värden

Kunskapsvärde

Pedagogiskt exempel på mönsterjärnvägssamhälle medvetet anlagd på en utvald plats för att främja lokal utveckling under järnvägens barndom. Efter etableringen av järnvägen sker en stark ekonomisk och samhällelig utveckling i form av en urbaniseringsprocess med allt vad det innebär vad gäller etablering av industri, hantverk, bebyggelse, stadsplanering, vatten- och avloppsförsörjning och elektricitet.

Upplevelsevärde

Det ursprungliga järnvägsamhällets topografiska belägenhet mellan Frösjön och Gnestahöjden är delvis spektakulär. Bebyggelsestrukturen som historiskt sett är ekonomisk- och samhällsplaneringsbetingad är fortfarande upplevelsebar. Järnvägen med sin representativa arkitektur med vidhängande torg med stadsmässig sekelskiftes bostadshus- och handelsbebyggelse och de mindre bemedlades arbetarbostäder på

Gnestahöjden kan upplevas. Spridda industrilokaler etablerade under järnvägens blomstringstid tex bryggeri och mejeri finns kvar. Samhället stadsplanerades och byggdes ut mot sydöst runt sekelskiftet 1800/1900.

Bruksvärde

Riksintresset har idag bruksvärde som varande tjänste-, handels-, bostads, och pendlarort i första hand. Järnvägsstationen har ett stort upptagningsområde då pendeltågen går bla till Stockholm.

Mål för att tillgodose riksintresset

- kunskapsvärde, upplevelsevärde och bruksvärde

De tydliga strukturer som än idag är avläsbara i samhället från dess grundläggande under andra halvan av 1800-talet och under dess blomstringstid i början av 1900-talet ska vara avläsbara och gott förvaltade. Välbevarade bebyggelsemiljöer inom Riksintresset ska underhållas på ett sådant sätt att bebyggelsens struktur och byggnadernas karaktär bevaras.

Samhällets placering med dess olika komponenter där naturgeografin givit förutsättningarna ska bevaras. Bibehållen funktion som kommuncentra med järnvägskommunikation, handel i centrum, bostäder i de historiska delarna av Gnesta. Till exempel lättare tillverkningsindustri eller andra till bebyggelsen anpassade verksamheter bör kunna införlivas i de historiska industribyggnaderna för att skapa återanvändning av dessa.

Det innebär att:

- Järnvägstrafik genom samhället ska vidmakthållas.
- Centrala kommunala funktioner bör ligga kvar i samhället,
- Handel i centrum ska ges förutsättningar att leva vidare,
- Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i det historiska Gnesta ska underhållas kontinuerligt så att människor kan bo kvar och eller nyttja denna.
- Kulturhistoriskt värdefulla samhällskomponenter bör i det längsta bevaras och ges en användning.
- Viktiga betydelsebärare vad gäller bebyggelse, stadsplan, kommunikations- och infrastrukturstråk som vägar och järnvägar ska bevaras och underhållas.
- Grundläggande stadsplanestrukturer från etablerings- och blomstringstiden ska bibehållas men kan kompletteras om kulturhistoriska värden beaktas.

Beskrivning

Naturgeografi

Sjönära stationssamhälle delvis byggt på fyllnadsmassor på Frösjöns fd naturliga södra strand och därtill hörande våtmark. Söder därom hög bergnalle med förkastningsbrant mot norr.

Dagens landskapsbild

Frösjöns södra strand domineras av järnvägen med dess bebyggelse, före detta Bryggeriholmen med ny och äldre bebyggelse och industriområden. Söder därom breder det ursprungliga järnvägssamhället ut sig beläget dels mellan järnvägen och bergsbranten dels på Gnestahöjden och sydöst om denna. Järnvägssamhället har expanderat under 1900-talet mot väster, söder och sydost.

Dagens brukande

Stad

Dagens bebyggelsestruktur

Adolf Edelsvärd var chefsarkitekt vid SJ åren 1855-1895 och ritade bla flera stationsbyggnader längs

stambanan. Han skapade många lantliga stationsmiljöer med vackra träbyggnader. Förutom det nu rivna trästationshuset byggdes i Gnesta godsmagasin, lokstall, två vattenhästar, kolbodnar, restaurationsbyggnad (d. v. s. restaurang), bostadshus för järnvägspersonal, ekonomibyggnader, avträden, jordkällare, tvättstuga och lastbrygga.

Trästationsbyggnaden revs för att 1907 ge plats åt dagens stationsbyggnad ritad av Folke Zettervall. Zettervall var SJ:s chefsarkitekt mellan åren 1895-1931. Byggnaden är i nationalromantisk stil och är typisk för sin tid. Ursprungligen fanns ett stort godsmagasin öster om stationen, det är nu rivet. Dock finns tre magasin kvar utmed Västra Storgatan väster om stationen. De två låga sammanbyggda byggnaderna är från stationssamhällets begynnelse på 1860-talet. Trevåningsmagasinet byggdes omkring 1930-talet och användes av Bertil Gustavssons fröhandel.

Den nybyggda järnvägsstationen i Gnesta drog till sig högborgerlig bebyggelse med fasader mot stationens framsida. Här var handelscentrum så väl som representativt centrum. Även annan typ av bebyggelse skapades. Gnestahöjden är ett exempel på nya samhällsbildningar i bjärt kontrast till de planlagda samhällena. Gnestahöjden växte fram spontant med oregelbunden och oförutsägbar bebyggelseutformning. Karaktäristiskt är slingrande smågator och stigar med bebyggelse i skiftande stilar och varierande kvalitet. Hit flyttade inledningsvis mindre bemedlade i samhället, bl. a. bodde här tidvis stora mängder rallare. Med tiden kom även hantverkarfamiljer att bosätta sig här.

Husen på Gnestahöjden speglar innevånarnas förutsättningar t. ex. ägarnas personlighet, kunnande och ekonomiska tillgångar. I dag är Gnestahöjden ett attraktivt pittoreskt bostadsområde. I slutet av 1800-talet var trångboddheten svår och bostadsstandarden mycket enkel. Då kunde en familj med upp till tio personer bo i ett rum och kök här.

Historiska skikt

Nyare tid - Gnesta by, föregångaren till stationssamhället (ej i riksintresset) . Några få byggnader från bla 1600-talet finns kvar på bytomten. Dessa samt ytterligare ditflyttade byggnader från trakten utgör idag hembygdsgård.

1800-tal - Gnesta station var ett komplicerat byggnadsprojekt. Platsen låg tidigare delvis under vatten och var en del av Frösjön. För att dra rälsen och bygga stationen var man tvungen att göra en sjösänkning och fylla igen delar av Frösjön för att skapa landmassa. Järnvägen började byggas år 1857. Den första oktober 1861 öppnades den nybyggda järnvägslinjen Järna – Gnesta. Därmed kunde man åka tåg mellan Stockholm och Gnesta. 1862 var hela västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg klar. Järnvägen öppnade för stationssamhällets etablering och utveckling. Banvaktstugan öster om stationen i Gnesta uppfördes i samband med västra stambanan 1862.

1900-talet - Järnvägens storhetstid i landet inträdde kring sekelskiftet 1900. Dess byggnader blev viktiga symboler för nationen, framtiden, utvecklingen och den moderna tiden. Det krävdes pampig arkitektur och man använde nu solida material som sten och tegel till skillnad från i järnvägens barndom då det mesta byggdes av trä. I denna tidsanda uppfördes nuvarande stationsbyggnad i tegel år 1907. Stationshusen i landet ritades så att de låg som stadsportar mellan stad och spår. Området bakom stationerna utgjordes regelmässigt nästan alltid av arbetsplatser och småindustri. Stationen inte bara symboliserade modernitet och snabb kommunikation – den var en viktig informations- och mötesplats. I Gnesta är detta tydligt avläsbart än idag. Framför stationen etablerades torg och offentliga byggnader. Det här var samhällets ansikte utåt. Bakom stationen och utmed järnvägen låg bangårdar, mejerier, bryggeri, lokstall, tjänstebostäder, magasin och kolgårdar. Att ha sin bostad nära järnvägsstationen hade hög status vilket manifesteras i stadsliknande bebyggelse längs Storgatan och Stora torget.

I början av 1900-talet byggde rallare troligen både stemmuren som går längs bergväggen och den långa trappan upp från Östra Storgatan. Den skulle underlätta förbindelsen mellan Gnestahöjden där många rallare bodde och stationen. Trappan fick namnet Harsprånget i folkmun, efter Hugo Hahr som tillsammans med källarmästare Albert Jones bekostade trappbygget. Trappan har 130 steg och tillhör de längsta trappor i Sverige.

Samhället institutionaliserades med tiden då kommunhus, vattentorn, tingshus och arrest uppfördes.

Värdetext 1987

Gnesta: Välbevarat stationssamhälle från västra stambanans tillkomst på 1860-talet. Bebyggelse och gatunät speglar på ett illustrativt sätt järnvägsortens framväxt. Centrum har plan med stadsmässiga drag och oregelbunden bostadsbebyggelse från samhällets första decennier samt bostadshus från decennierna kring sekelskiftet.

Historiska näringar

Med järnvägen blev Gnesta en knutpunkt i bygden. Boskapsuppfödning, mejerihantering, bryggerinäring, trävaruindustri och många andra näringar kom att blomstra.

Gnestas första större företag var en tändsticksfabrik, som startades 1872. Järnvägsstationens betydelse för fabriken syns i logotypen som föreställer ett ånglok. Fabriken brann ner tidigt, redan 1876.

Tack vare tågtransporterna kunde Gnestas mejerier göra goda affärer. I slutet av 1800-talet gick ett lok varje morgon till Stockholm med mjölk och lanbruksprodukter. I Gnesta fanns två mejerier varav ett är rivet idag. I handeln med varor hade godsmagasinet en viktig roll att fylla. Inne i godsmagasinet fanns avgränsade fack med namnskyltar för de stora företagen i Gnesta där varorna förvarades innan de gick iväg med tåg. Mjölk, smör och ost från mejerierna lastades varje dag i godsmagasinet för att gå vidare med tågen. Mjölken transporterades också under järnvägen i en speciell mjölkledning som ledde till tankvagnar invid lokstallarna.

Bertil Gustafssons Fröhandel var ett familjeföretag som etablerades på 1870-talet. Det kom att bli Nordens största odlare och försäljare av fröer. Man hade ett stort sortiment som presenterades i en frökatalog första gången 1910. Som mest hade man fyrtio personer anställda. Handeln var stor och tågtransporterna täta.

Gnesta bryggeri etablerades på 1870-talet och var beläget på Bryggeriholmen. De första ca trettio åren skedde bryggningen i trähus vid stranden. På holmen fanns då flera hus vid vattnet. Här fanns lagerkällare för ölet, ett stall och andra utrymmen för verksamheten. Bryggare Liljefors lät år 1896 bygga en ståndsmässig disponentvillan åt sig på bryggeriområdet (nu rivna).

1901 kom den tidigare bryggmästaren Otto Berggren in som delägare. Strax därefter byggdes de bryggeribyggnader som idag finns på platsen. Den höga mittbyggnaden innehöll bryggghus och maltvindar. Den lägre vänstra byggnaden var jästkällare, och den låga byggnaden med skorsten var ångpannehus.

Bryggeriet sysselsatte upp till tjugo personer. Man hade starköl som sin främsta produkt, men tillverkade även olika läsksorter tex Pommac. 1951 såldes bryggeriet och 1962 flyttades verksamheten till Wårby Bryggerier.

Många köpmän etablerade sig i Gnesta. De använde sig flitigt av järnvägen för leveranser. Omkring sekelskiftet 1800/1900 fanns det ett fyrtiotal affärer i Gnesta. Gerdtmans skoaffär grundades 1887 och är det

äldsta ännu existerande företaget i Gnesta. Det fanns många kvinnliga handlare vid slutet av 1800-talet; Clara Nylund, Ida Hahr, Valborg Granath och Gunhild Höglund hade alla affärer med inriktning på sybehör, mode och manufaktur. Också för de fasta affärerna var de vanligt förekommande marknaderna en stor tillgång. I anslutning till Östra Storgatans affärer byggdes bodar som fungerade som permanenta marknadsstånd.

I Tingshusbacken återfinns en tall som bär spår efter marknaderna i Gnesta. Tallen har en stor utväxt runt några meter upp på stammen. Denna beror på att stammen tidigare var försedd med en järnring där marknadsbesökarna band sina hästar. När ringen senare togs bort hade tallen anpassat sig till den och svällt ut kraftigt.

I västra delen av Gnesta, längs järnvägen, är en kemisk industri med kulturhistoriskt mycket värdefulla kontors- och industribyggnader ritade av Ralph Erskine (utanför riksintresseområdet).

Kommunikation

Gästgiveriet i Gnesta by hade poststation år 1735.

1861 öppnade järnvägen för trafik. I närmare 150 år har tågtrafik bedrivits i Gnesta.

1863 öppnades ett postkontor i den dåvarande stationsbyggnaden i Gnesta. Järnvägen övertog transporten av posten och stationen blev också postkontor.

På 1870-talet flyttade posten till Lindahlska huset som låg mitt emot järnvägsstationen (rivet?). Några år fanns posten i Stora Hotellet tills den nya stationsbyggnaden stod klar 1907, då den flyttade in där. Posten var belägen i stationsbyggnaden i cirka femtio år.

I slutet av 1960-talet byggdes det så kallade Posthuset vid Marieströmsgatan. Hit flyttade posten och blev kvar till 2007 då den lades ned pga ändrade postbruksmönster i samhället.

1600-talets vägnät med riksväg och länsväg i Gnestabygden överensstämmer till del med dagens vägnät. Fram till den tidpunkt då stationssamhället anlades följde riksvägen längs nuvarande Skillingavägen förbi Gnesta by. Bilen etablerade sig i Gnesta på 20- och 30-talen och behövde service. Gnesta fick bensinstationer, bilverkstäder och åkerier. På 1940-talet fick samhället ett busstorg.

Med bilismens genomslag under efterkrigstiden minskade behovet av tågtransporter, många järnvägsstationer och banor lades ned. 1968 stannade det sista SJ-tåget vid Gnesta järnvägsstation. Efter förhandlingar med Stockholms lokaltrafik återupptogs dock tågtrafiken samma år men då med pendeltåg. År 2007 öppnades återigen Gnesta station för regional- och fjärrtåg.

Samhällsfunktioner

På kartor från 1691 markeras Uppgården i Gnesta by som gästgiveri, det är troligt att gården hade haft den funktionen länge. Gnesta gästgivargård hade ett strategiskt läge vid vägen mot Stockholm.

Vid sekelskiftet 1800/1900 hade Gnesta gästgiveri och skjutsstation den näst största omsättningen av Sörmlands 55 skjutsstationer. Varje dag gick i genomsnitt fyra skjutsar ut härifrån. På 1870-talet hade gästgiveriet åtta egna hästar. Gästgiveriet som skjutsstation hade en glansperiod när Gnesta stationssamhälle växte fram och näringslivet utvecklades i slutet av 1800-talet.

1921 hade Gnesta skjutsstation endast 262 utgående hästtransporter. 1926 upphörde all skjutsverksamhet, men rumsuthyrningen fortsatte i liten skala fram till 1940-talet. 1967 köpte kommunen Uppgården och den uppläts till Fröstuna hembygdsförenings verksamhet. Gästgivargården och selboden finns bevarade på sina

ursprungliga platser sedan 1600-talet. De övriga fyra byggnaderna på gården har flyttats hit i slutet av 1900-talet av hembygdsföreningen.

Järnvägsrestaurangen var viktig under slutet av 1800-talet. Det fanns ingen matservering ombord på tågen. Istället gjorde man uppehåll vid vissa stationer och passagerarna fick gå av och äta på järnvägsrestaurangen. Frukost, middag eller supé serverades i Gnesta beroende på vilken tid uppehållet gjordes.

I de första tågen fanns heller inga sovvagnar. Tågen gjorde helt enkelt uppehåll på lämplig ort när det - började bli läggdags och passagerarna fick ta in på järnvägshotellet. Sovvagnar började införas 1886, då endast i första klass. Det dröjde ända till sekelskiftet 1900 innan tågen försågs med restaurangvagnar. Vid torget fanns tidigare en järnvägsrestaurang som byggdes samtidigt med Gnesta järnvägsstation och invigdes 1862. Här fanns restaurangen fram till 1891 då Järnvägshotellet byggdes av direktören och kommunalmanen August Finlöf. 1897 överläts rörelsen till källarmästare Albert Jones. Restaurangen avvecklades 1914.

Det första lokstallet i Gnesta byggdes omkring 1862 i trä liksom övriga stationsbyggnader. Detta lokstall låg i bangårdens östra ände. Det lokstall vi ser idag är ett rundstall som byggdes 1905 i bangårdens västra ände. Byggnaden ritades, som stationshuset, av Folke Zettervall.

Från början fanns två serviceplatser för lok i byggnaden, senare fick lokstallet en tillbyggnad så att det blev plats för fyra lok. En femtonmeters vändskiva anlades utanför för att kunna fördela loken på de olika platserna. På bangården fanns kolbrygga som försåg loken med kol. Pumpstationen pumpade upp vatten ur Frösjön som sedan leddes till vattenhästen där loken tankades med vatten. En av, längs västra stambanan, få bevarade vattenhästar till ånglok finns bevarad intill stationsbyggnaden. Vid elektrifieringen av stambanan 1926 minskade behovet av ett lokstall i Gnesta. Eldrivna lok krävde mycket mindre underhåll och lokstallet togs så småningom ur bruk. En banmästarbostad, numer ombyggd till restaurang, återfinns norr om järnvägen. Banmästaren ansvarade för banans funktion och underhåll.

1897 byggdes en låg byggnad med en vattencistern på Vattugränd på Gnestahöjden. För att få upp vattnet så högt upp byggdes en pumpstation invid nuvarande Ö Storgatan vid bron till Bryggeriholmen. Detta pumphus rymde en ångpanna med pumpmaskin som pumpade upp ytvatten från Frösjön, som sedan pumpades vidare genom en ledning till vattencisternen på höjden. Det fanns inga övriga vattenledningar i samhället. Till Vattugränd fick alla som bodde på Gnestahöjden komma för att hämta sitt vatten. I dag är vattencisternen och pumphuset rivna. 1908 anlades den första vattenledningen i Gnesta, den gick från pumpstationen till området Marieström nära järnvägsstationen.

Pumpstationen vid Ö Storgatan var i bruk till och med 1917 då en ny anläggning på Visbohammars gårde stod klar, denna pumpade upp grundvatten till det nya vattentornet som byggdes 1913–14 vid nuvarande Frejaskolan. Senare uppfördes en ny pumpstation vid Visbohammar varifrån vattnet transporterades genom en ledning till vattentornet. Gnesta får fortfarande sitt vatten från Visbohammar där det pumpas upp ur en underjordisk del av Enköpingsåsen. I samband med att vattentornet byggdes fick större delen av samhället indraget vatten.

Vattentornet ritades av väg- och vattenbyggnadsingenjören Helge Gustaf Torulf, -en ofta anlita konstruktör i Sverige men också utomlands, till exempel i Berlin och USA. Det är ett av de första exemplen i Sverige på vattentorn som är byggda med skelettkonstruktion av betong, med utskjutande överbyggnad och därmed väl synlig cistern, samt enkelt putsad fasad. Vattentornet är ett pionjärarbete, byggt av Gnestabon byggmästare Edvard Blomberg och en snickare vid namn Hellström.

Vattentornet är väl bevarat invändigt. I mitten finns ett vattenrör samt en mätsticka som visade cisternens aktuella vattennivå. Via en trappa med 125 steg nås en första våning. Från den finns ytterligare en trappa till kupolens träkonstruktion. Tornet är 28 meter högt och är genom sin höga väl synliga placering blivit en symbol för Gnesta. Tornet har genom omröstning 2002 röstats fram som "alla tiders bästa byggnad i kommunen". Ett nytt vattentorn med högre kapacitet byggdes färdigt 1977 på Österkärvsplatån. Det gamla vattentornet togs då ur bruk.

I Gnesta var avloppsledningar på 1920-talet en sällsynthet. En av de första byggnader att få avloppsledning var stationshuset där man 1924 installerade vatten- och avloppsledningar.

På 1920-talet började vattentoaletten få större spridning främst i välbärgade hem och nybyggen. Avloppet gick orenat ut genom Gnestas fem avloppsledningar i Frösjön från 1910-talet ända till 1960-talet då nedsmutsningen blivit ett stort problem. 1968-69 fick Gnesta statliga bidrag för att bygga ett reningsverk på Ågatan 8.

På Skolgatan 5 i fastigheten Oskarshamn hade Anderssons snickeri funnits ända sedan 1887. 1917 lät bröderna Andersson inreda delar av snickeriet till Gnestas första elverk. De hade själva stor nytta av elektriskt ljus i sin verkstad. I snickerifabrikens maskinrum ställdes två generatorer som drevs av en ångmaskin. Elledningsnätet byggdes ut successivt över samhället. De flesta invånare i Gnesta hade elbelysning vintern 1917-18. Redan hösten 1918 byggde Älvkarleby kraftverk ut sitt elnät från Södertälje till Gnesta och elverket i bröderna Anderssons fabrik avvecklades så småningom.

Hösten 1960 invigdes det nya kommunalhuset Elektron med en mängd funktioner under samma tak. Där fanns bland annat kommunalkontor, bibliotek, ungdomsgård, tandvårdsklinik och en rad samlingslokaler. De senare sköttes av Folkets Hus-föreningen, som tidigare haft lokaler på Skolgatan i en byggnad från 1907, nu är rivet.

I Tingshusbacken finns en mindre röd byggnad som användes som extra arrestlokal under marknaderna. Den ordinarie arrestlokalen som låg strax före bron till Bryggeriholmen (nuvarande östra Storgatan), fylldes snabbt vid stormarknaderna i Gnesta. Därför behövdes en extra arrestlokal. På 1920-talet förlades arrestlokalen till Tingshuset.

Makt

SJ med järnvägens tjänstemän, sedermera ett växande borgerskap under industrialismens tidevarv.

Vems landskap

Vid etableringen och de första årtiondena därefter: statens syn på infrastruktursatsningar som lokala näringslivsinjektioner. När samhället etablerats: industriägarnas, handels- och hantverkarnas samhälle. Idag i första hand ett tjänstesamhälle och pendlarort.

Visuella/historiska samband

Gnesta by - Gnesta stationssamhälle.

Landsbygdens och städernas sämst ställda rekryterades till de stora järnvägsbyggena, många bonddrängar blev rallare. 700 indelta soldater från Sörmlands regemente arbetskommenderades dessutom då västra stambanan byggdes.

Framför Gnesta järnvägsstation byggdes inledningsvis, i samma stil som stationsbyggnaden, en liten by av enkla trähus för de SJ-anställda. Stationsmiljön utgjorde mellan 1862 och ca 1900 både arbets- och bostadsmiljö för dem. Privatliv och yrkesliv vävdes samman. "Gnestamodellen" kom att få stor spridning på

västra och södra stambanans stationer. Stationssamhällen enligt samma plan uppfördes i bland annat Björnlunda, Skebokvarn och Kilsmo.

På nuvarande torget fanns två bostadshus avsedda för järnvägspersonalen, här fanns också förråd, avträden, jordkällare, tvättstuga, en mangelbod osv. Här fanns en personalbostad för gifta järnvägsanställda och ett hus för järnvägsstationens ungar som i folkmun kallades Synagogan. Intill låg trädgårdstäppor där de boende odlade grönsaker. Från 1930-talet fanns stinsbostaden i stationsbyggnadens västra del.

Innan Gnestahöjden bebyggdes utgjorde marken beteshage för Sigtuna gårds kor. När järnvägen byggdes växte samhället och hagen omvandlades till ett bostadsområde. Tomtmarken på den otillgängliga bergsplatån var billig. Rallare var de första invånarna. De slog sig ner här från och med 1860-talet.

Rallarna byggde till viss del själva sina hus, ofta knuttimrade man husen. Efter hand kom Gnestahöjden att bli framförallt hantverkarnas bostadsområde. Här fanns plåtslagare, smeder, borstbindare, målare, snickare, sadelmakare, tapetserare, murare, repslagare, stenarbetare och skräddare.

Koppling till naturgeografi

Tydlig anpassning till den markanta topografin i området med järnvägen längsmed sjökanten och bebyggelsen som klättrar upp på Gnestahöjden och sluttningarna av denna.

Administrativa uppgifter

Namn och identitet: Gnesta (D44)

Socken: Frustuna - Kattnäs sn

Kommun: Gnesta

Karaktärstyp: Stationssamhälle

Karaktärsord: järnvägsmiljö, järnvägsbebyggelse, stadsmässig bebyggelse, industri.

Befintliga skydd

Byggnadsminnen, 3 kap. KML - Stationen är byggnadsminne enligt 3 kap 7§ KML.

Riksintresseområde för kulturmiljövården 3kap.6§ MB

PBL 5, 6 kap – om detaljplan

PBL 8 kap. § 13, 14, 17.

Biotopskydd för ädellövskog, alléer, vattendrag.

Uttolkning av gräns 2014

Riksintressets gräns omfattar de fysiska samhällsfenomen från den utpekade tidsperioden under järnvägsortens framväxt från 1800-talets mitt till ca 1940 och tiden för andra världskrigets utbrott. Företeelser yngre än från ca 1940 inte omfattas av riksintresset.

Tid	Bebyggelse	Markanvändning	Kommunikation	Samhällsideologi Makt/sociala	Karaktärsområden/ - lämningar Illustrationsförslag
1600-1800t	Gnesta by med Gästgiveri	Inägomark	Båt, häst		Hembygdsgården
1861/ 1862	Stationsområdet Gnestahöjdens arbetarbostäder etableras	Utfyllnad av stranden för järnväg Etablering på Gnestahöjden	Järnväg/ Båt	Statlig infrastruktursatsning Urbanisering	Järnvägsområdet med dess servicebyggnader (magasinen) Gnestahöjden
Sekeskiftet 1800/1900	Torgbildning med "stadsbebyggelse" Flerfamiljstenhus på Stenstagatan Hotell, restaurang för tågresande Industrialisering Handel och marknadsplats		Järnväg	Ökad handel	Bryggeriområdet Mejeriområdet Sågen Vattentornet Torgbildningen Gnestahöjdens hantverkarområde
1907	Ny station och lokstall (1905)	Ökad förtätning i "staden" Stadsplanering mot sydöst			Stationen Lokstallet Vattenhästen
Folkhemmets framväxt (1928-1939)	Bilarnas servicebebyggelse, busstorg Funkishus	Stad	Ökad bilism men kvarvarande tågtrafik	Social välfärd	Första funkisegnet på Skolgatan