

# ARVET FRÅN SPRITAN

BERÄTTELSEN OM PRODUKTIONSLANDSKAPETS BETYDELSE FÖR OMGIVNINGEN I ÖDÅKRA



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur,  
trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Författare: Mikael Larsson  
Självständigt arbete - 30 hp  
Landscape Architecture Master's Programme  
Alnarp, 2015

# ARVET FRÅN SPRITAN

- Berättelsen om produktionslandskapets betydelse för omgivningen i Ödåkra

*The legacy of Spritan*

- *The story of a production landscape and its meaning to the surrounding environment in Ödåkra*

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <b>Författare:</b>              | Mikael Larsson   |
| <b>Handledare:</b>              | Mattias Qviström - Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU                             |
| <b>Examinator:</b>              | Karl Lövré - Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU                                   |
| <b>Bitr. examinator:</b>        | Ann Bergsjö - Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU                                  |
| <b>Omfattning:</b>              | 30 hp  |
| <b>Nivå och fördjupning:</b>    | A2E  |
| <b>Kurstitel:</b>               | Master Project in Landscape Architecture   |
| <b>Kurskod:</b>                 | EX0775   |
| <b>Program:</b>                 | Landscape Architecture - master's programme  |
| <b>Utgivningsort:</b>           | Alnarp   |
| <b>Utgivningsår:</b>            | 2015   |
| <b>Omslagsbild:</b>             | Mikael Larsson   |
| <b>Elektronisk publicering:</b> | <a href="http://stud.epsilon.slu.se">http://stud.epsilon.slu.se</a>  |
| <b>Nyckelord:</b>               | identitet, plats, industriruiner, produktionslandskap, konsumtionslandskap, stationssamhälle, stationsnära planering |

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap  
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

# Sammanfattning

Uppsatsen har sin utgångspunkt i Ödåkra, strax utanför Helsingborg. Ett litet samhälle som har gått från att vara en fristående bruksort till att allt mer ha integrerats till att bli en villaförort till Helsingborg. I uppsatsen diskuteras hur detta förändringsförlopp har sett ut genom att ta avstamp i Ödåkra spritfabrik, vars verksamhet utvecklades i mitten av 1970-talet. Sedan dess har fabrikskomplexets funktion varit otydlig. Tyngdpunkten i arbetet ligger dels i relationen mellan "Spritån" och invånarna, och dels i relationen med det omgivande fysiska landskapet. Diskussionerna om dessa relationer behjälps av en teoriram uppbyggd kring produktions- och konsumtionslandskap, ruiner och platsidentitet.

Syftet med uppsatsen är först och främst att skildra arven från Spritan samt att undersöka huruvida fabriken har ett symbolvärde som underbygger en viss identitet. Detta uppnås dels genom att analysera de berättelser om Spritan och Ödåkra som kommer ur kvalitativa forskningsintervjuer, och även genom en analys av det fysiska landskapet utifrån mina egna observationer. Ett annat syfte är att lyfta fram några möjligheter att bygga vidare på arvet när framtidens Ödåkra väl ska utformas. Denna del knyts an till tidigare diskussioner samt övergripande planeringsdokument.

Studien visar att det fysiska landskapet i Ödåkras centrala delar har påverkats av spritfabrikens närvaro. Framväxten av Ödåkra by är i sig ett resultat av spritfabrikens etablering genom att verksamheter och bostäder byggdes i närheten av fabrikskomplexet. Sedan verksamheten lades ner har ett nytt produktionslandskap, byggt på konsumtionssamhällets ideal, vuxit fram på andra sidan orten, varpå verksamheter och bostäder istället byggts i anslutning till detta. På så vis ger uppsatsen en bild av produktionslandskapets makt över rummet. Studien visar också hur arv från spritfabrikens verksamhetsår dröjt kvar i såväl det fysiska som i det sociala landskapet i Ödåkras äldre bykärna. Dessa arv representeras av diverse symboler i landskapet och dess struktur samt i invånarnas berättelser, åsikter och känslouttryck om Spritan. Uppsatsens sista del visar hur det är möjligt att bygga vidare på dessa arv med stöd av rådande planeringsunderlag.

# Abstract

This thesis has its base in the village of Ödåkra, just outside of Helsingborg. A small village that has gone from being an independent mill community to being integrated in the city of Helsingborg as a villa suburb. The thesis includes discussions on the process of this transformation by starting out from the old liquor factory of Ödåkra that shut down in the mid-70s. The function of this area has ever since been unclear. The emphasis of this work is put on the relationship between "Spritan" and the inhabitants of Ödåkra as well as the surrounding physical landscape. Theories concerning production and consumption landscapes, ruins and place identity are applied to help reinforce the discussion about these relations.

The primary purpose is to identify and describe the legacies from Spritan and discuss whether the old factory has a symbolic value that underpin a certain local identity. This is achieved by analyzing stories about Spritan and Ödåkra, stories that stem from qualitative research interviews, but also through an analysis of the physical landscape from my own observations. Another purpose is to delineate the possibilities to build on these legacies in the future planning of Ödåkra. This part is supported by earlier discussions and are also tied to contemporary planning documents.

The study shows that the physical landscape of Ödåkra is directly influenced by the presence of the factory. The emergence of the village of Ödåkra is in itself a result of the liquor factory's establishment as a business since dwellings was built in connection with the industrial area. Since its closing, another production landscape - built on ideals of the consumer society - was established on the other side of the village, whereupon all subsequent development instead have been connected to this. In this way the thesis portrays the power that production landscapes can have over space. The study also shows how legacies have lingered since the days when the factory was up and running. The legacy is present in the social landscape through people's stories, expressions and memories. In the physical landscape the legacies are represented by certain symbols as well as by the structures of space. In the last part of the thesis suggestions are made on how to build on these legacies with support from current plans.

# Förord

Jag vill rikta ett stort tack till alla de som hjälpt mig på vägen i det här arbetet. Ett extra stort tack till intervjupersonerna för att ni ställde upp och delade med er av era fantastiska berättelser. Till Fleninge Hembygdsförening och ÖRF via Arne Svensson, för att ni delat med er av tips och material, samt visat stor vilja att hjälpa till. Till min sambo Hanna, för att du orkar läsa allt jag skriver. Och inte minst ett ofantligt stort tack till min handledare Mattias Qviström. För att du tagit dig tid till möten och diskussioner, vilka jag alltid lämnat med en positiv och uppmuntrande känsla.

Tack alla!

Mikael Larsson

Malmö, september 2015.

Sammanfattning - Abstract  
Förord

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Inledning</b>  | <b>6</b>  |
| Bakgrund och idé<br>Syfte och mål<br>Metod och material<br>Teori och begreppsram<br>Disposition och avgränsning   |           |
| <b>Landskapets historia</b>   | <b>20</b> |
| Jordbruket och järnvägens ankomst<br>Fabriken och järnvägen<br>Villan och bilen<br>I dag  |           |
| <b>Planer</b>   | <b>27</b> |
| Inriktningar idag: stationsnära planering<br>Ortsanalys Ödåkra<br>Ödåkra i översiktliga plandokument  |           |
| <b>Berättelser</b>  | <b>32</b> |
| om fabriken och andan<br>om Ödåkras förändring<br>om fabriken nedläggning<br>om Väla Centrum<br>om Spritan idag<br>om interaktionen med fabriken<br>om vem som bryr sig<br>om framtidens Spritan<br>om kommunen och myndigheter<br>om det gamla och det nya<br>Berättelser: Diskussion och sammanfattning |           |
| <b>Det fysiska landskapet</b>   | <b>52</b> |
| Översikt<br>Kronologisk rumsanalys<br>Historiska kartor<br>Det fysiska landskapet: Diskussion och sammanfattning  |           |
| <b>Att bygga vidare på arvet</b>  | <b>67</b> |
| Var finns arvet?<br>Att bygga vidare på arvet<br>Förslag och rekommendationer<br>Avslutning   |           |
| <b>Referenser</b>   | <b>74</b> |

# Inledning

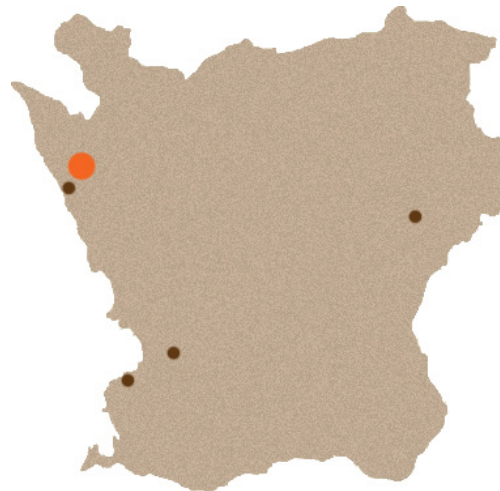
Det är snart 40 år sedan Vin och Spritcentralen lade ner sin verksamhet i Ödåkrafabriken. Sedan dess har delar av byggnaderna fungerat som lager eller tillhåll för mindre företagsverksamheter. Men till största del har de ekat öde och signalerat förfall. Signaler som inte behöver färdas alls långt från detta iögonfallande komplex för att nå förbipasserande tågresenärer på västkustbanan. Mina första bekantskaper med såväl Ödåkra som spritfabriken tog sig uttryck just på detta vis. Som tågresenär på genomresa mellan mitt nya hem i Skåne och mina rötter i Marks Kommun, Västergötland. Jag antar att intrycken från byggnaden smög sig på eftersom jag inte kan minnas vårt första möte genom tågfönstret som definitivt, men efter att ha passerat Ödåkra vid några tillfällen var jag högst medveten om dess existens. Utan att veta vad det var eller vad det hade varit. Denna ovisshet skapade utrymme att måla upp egna anspråkslösa föreställningar kring platsen som omfattade byggnaden, för att få tiden att gå snabbare under en lång tågresa. De krossade rutorna, de igenmurade fönsterna, den graffitimålade och klottrade fasaden gav sken av att byggnaden inte hade rymt någon formell verksamhet på ett tag. Ändå stod den där. Betydelselös, men ändå inte, eftersom att den stod där.

En tid senare, i början av 2012, tog andra vägar mig till Ödåkra och jag fick möjlighet att på någorlunda kontinuerlig basis stifta bekantskap med byggnaden. Nyfikenheten började så smått generera svar. Spritfabriken stängde ner sin verksamhet den 1 januari 1977 och därefter hade den bytt ägare ett antal gånger och använts i relativt liten skala. Ingen verkade riktigt veta vilket öde som stod spritfabriken skrivet och på det viset hade det varit ända sedan nedläggningen. Jag började fundera på hur saker och ting förhöll sig. Betydelselös i funktions- och produktionsrelaterade termer eftersom där inte finns någon verksamhet. Betydande i kapitalrealiserande termer eftersom ägaren låter byggnaden stå kvar i hopp om förtjänst. Betydelselös för Ödåkras invånare därför att där inte finns någon verksamhet som bidrar till byns vardagliga liv. Betydande för Ödåkras invånare därför att där funnits en verksamhet som bidragit till byns vardagliga liv. Betydelselös eftersom den inte längre genererar minnen, historier och berättelser. Betydande därför att den bär på minnen, historier och berättelser. Dessa spekulationer skulle sedermera fungera som frön till detta arbetet.

# Bakgrund och idé

Järnvägens utbredning under 1800-talet utgjorde en grogrund för industrialiseringens framfart under slutet av samma århundrade. Följden blev att mindre industrisamhällen började växa fram runt dessa industrikomplex. När lönsamheten för svenska industrier började stagnera under 70-talet var detta begynnelsen för en omlokaliseringstrend, där produktionen flyttades utomlands. För många av de mindre orter, vars existens och överlevnad hängde på industrin, innebar detta att stora delar av det som var förenligt med deras identitet rycktes undan deras fötter. Kvar stod man med tomma byggnadskomplex, alldeles för stora för att kunna fyllas med ersättande verksamheter. Idag ses en stor potential i stationsnära samhällen och de lanseras ofta som en lösning för en hållbar stadsutveckling och ett verktyg för att motverka urban sprawl. Områdena kring dessa stationer består av varierande terräng, och inte sällan heller av nämnda industriella lämningar.

Landskapet kring Ödåkra station, nordväst om Helsingborg, visar upp just denna historia knuten till järnvägens och industrins glansdagar. Helsingborgs Spritförädlingsfabrik, som till följd av järnvägens anläggning förlades i Ödåkra 1899, har till stora delar stått tom sedan nedläggningen 1976. Detta förfallna industrikomplex är ortens främsta landmärke och ligger i närmast direkt anslutning till Ödåkra station. Samtidigt diskuteras från planeringshåll framtidsstrategier i form av förtätning och ett utnyttjande av det stationsnära läget i Ödåkra (Hbg ÖP-10: 50). I den här diskussionen spelar den gamla spritfabrikens öde en nyckelroll med anledning av dess läge. Men Ödåkras utveckling de senaste 40 åren har också färgats av köpcentrat Väla Centrum, som anlades nästan simultant med att spritfabriken stängdes på andra sidan orten. Detta har gjort att rörelsemönster



Ödåkra är beläget ca 8 km i nordöstlig riktning från Helsingborg. Idag har orten ca 5000 invånare och fungerar i hög grad som en villaförort till Helsingborg.

och sociala strukturer har genomgått något av en förskjutning med ett starkt flöde söderut mot Väla Centrum, på bekostnad av den gamla bykärnan.

Yi-Fu Tuan (1974) beskriver hur grannskap, orter eller städer kommer till liv genom samspelet mellan berättelserna om de innefattade platsernas historia. Rebecca Wheeler (2014) menar att denna typ av berättelser och historier Tuan talar om finns lagrade i materiella symboler i landskapet. Dessa underbyggs och reproduceras genom interaktioner inom den sociala grupp som har någon form av kontinuerlig relation till platsen. Det är genom processer som den här, menar Wheeler, lokala samhällsidentiteter formas och underhålls i förhållande till det förgångna (Wheeler, 2014). Tidigt i Helsingborgs stads ortsanalys för Ödåkra (Helsingborgs Stad, 2004)

framhävs järnvägen och spritfabriken som fundament och katalysator för Ödåkras expansion. Det är rimligt att anta att spritfabriken som en av de drivande krafterna i Ödåkras utveckling fungerar som en symbol av den typ Tuan och Wheeler pratar om. Vad som dock inte är självklart är på vilket sätt och för vem. Spritfabriken lades ner 1976 och sedan dess har den endast huserat några mindre företag eller fungerat som förvaringslokaler. Dess mest påtagliga utveckling har dock tagit sig i uttryck genom ett förlopp av förfall mot vad som nu kommit att bli en industriell ruin. DeSilvey & Edensor (2012) menar att även om olika typer av mänskliga förbindelser till en specifik fysisk ruin kan brytas ner, så är det omöjligt att begränsa dess potentiella mening. Så länge den existerar kommer element av oförutsägbarhet alltid finnas kvar.

Tuan menar att en plats kräver att bli utforskat utifrån en humanistisk förståelse. Han pekar här på studierna av människans känslor och upplevelser av det aktuella landskapet utifrån de egna erfarenheter, som ligger till grund för vår förståelse av världen som helhet (Tuan, 1974). Alice Mah (2010) menar i förhållande till ruiner att beroende på tillskrivna grupptillhörigheter som generation, socio-ekonomisk status interagerar minnet med ruinerna på olika vis. När det gäller tillskrivna generationer kan dessa i Ödåkras fall grovt delas in i två kategorier. De som minns spritfabriken under dess verksamhetsår samt de som vuxit upp med densamma under dess förfall. Men sätts denna kategorisering utifrån ett bredare samhällsperspektiv utkristalliserar sig också två typer av samhällen med olika ideal. Detta är också något som bör tas i anspråk om man anammar Tuans resonemang. I denna uppsats målas därför också två olika typer av produktionslandskap upp, vilka är förenliga ideal från industrisamhällets tidevarv

samt konsumtionssamhällets tidevarv. Att begreppet produktion omfattas legitimeras av såväl Lefebvre som Mitchell och syftar till att skapa en ram som levererar möjligheter att se hur ekonomiska strukturer med dess ideal påverkar rummet samt människorna i det. Mitchell menar exempelvis att "om vi ska försöka förstå varför olika landskap existerar och blottlägga deras grund, måste vi vända oss till att fokusera på produktion" (Mitchell, 2007:33).

Idén med den här uppsatsen är således att försöka redogöra för hur funktionsförändringarna hos spritfabriken påverkat ödåkrabornas identitetskopplingar och narrativ kring den. Denna diskussion kommer att grunda sig i studierna av invånarnas berättelser om hur de ser på spritfabriken idag samt de minnen och berättelser de knyter an till den. För att kunna sätta meningsbeskrivningarna i relation till varandra och föra ändamålsenliga resonemang kommer berättelserna hämtas från två olika generationer; en äldre generation som upplevt spritfabriken när den upprätthöll sitt ursprungliga syfte, samt en yngre generation som endast upplevt dess förfall och tomhet. Genom att lyssna på invånarnas berättelser ges möjligheter att närma sig frågor kring om spritfabrikens betydelse för Ödåkra idag och på vilket sätt den har förskjutits eller eroderats i relation till åren för produktionsverksamhet. Högst nödvändigt är därför också att diskutera industribyggnadernas relation till orten som helhet genom en rumslig analys.



# Syfte och mål

Uppsatsen har två syften. Det ena, huvudsakliga syftet är att skildra arven från spritfabriken i Ödåkra. I linje med detta syfte diskuteras historien kring fabriken, dess existens och epoker, dess symbolvärde, bidrag och bidrar till Ödåkras identitet, samt vilka olika individuella känslor den väcker hos invånarna. För att uppnå detta syfte analyseras invånarnas egna berättelser kring spritfabriken och ortens utveckling i relation till varandra, samt den rumsliga analysen. Genom detta analyseras spritfabriken betydelse för såväl den fysiska omgivningen som lokalbefolkningen. Det andra syftet är att försöka redogöra för hur möjligheterna att bygga vidare på arvet kring Ödåkras spritfabrik ser ut och vad som kan göras för att stärka byns gamla centrum i anslutning till järnvägsstationen. Denna redogörelse kommer också knyta an till nuvarande planeringsinriktningar.

I stora drag ämnar jag således med uppsatsen att diskutera Ödåkras utveckling från bruksort till villaförort och hur de sociala och rumsliga arven från Ödåkra spritfabrik ser ut, samt hur dessa kan användas eller behandlas i den framtida utvecklingen av stationsområdet i Ödåkra. Detta vävs samman och ställs stundtals i kontrast till Ödåkras nuvarande produktionslandskap, som till stora delar utgörs av Väla centrum, för att nyansera bilden av två olika epoker och samhällsideal som underbygger rummets identitet. Målet är således att skapa en diskussionsplattform för spritfabriken framtid och hur byggnaderna kan tas i anspråk med utgångspunkt i invånarnas relationer till dem.

# Metod och material

Bakgrunden till varför jag valt att arbeta med just denna plats och detta fall beskrivs till stor del i uppsatsens inledning. Ovissheten som fabrikskomplexet i Ödåkra gav uttryck för hade under en tid skapat så många frågor. När jag började planera arbetet för denna masteruppsats, visade sig detta vara ett passande fall utifrån de diskussioner jag och min handledare hade fört. Arbetet med föreliggande uppsats har utgått ifrån tre huvudsakliga ansatser. En historisk ansats, en social ansats och en rumslig ansats, vilka kontinuerligt vävs samman med hjälp av arbetets teoretiska ramverk om produktions- och konsumtionslandskap, ruiner och platsidentitet. Dessa ansatser har under arbetets gång ständigt överbryggats för att ge varandra en bredare nyans, vilket även kommer märkas under presentationen av materialet. I varje ansats finns element som rör det lokala samt relationen till omvärlden.

Den historiska ansatsen omfattar således såväl lokalhistoria som samhällshistoria. Detta för att kunna förankra fallstudien i en bredare samhällskontext. Den samhällshistoriska skildringen får störst plats i teoridelen, men vävs även in kapitlet om Ödåkras historia. Vad gäller materialet kring Ödåkras historia har utbudet visat sig vara tämligen begränsat, vilket har gjort att de få källor som funnits till hands har fått spela en stor roll. Det är huvudsakligen två källor som får extra mycket plats i denna del. Den första av dessa är Bror A. Anderssons bok om Fleninge socken (1982), där Ödåkra ingick till 1952 varefter förhållandet mellan dessa två byar blev motsatt. Mycket av bokens legitimitet som källa ligger i det faktum att det material som presenteras är hämtat från officiella dokument, vilka ofta återges ordagrant eller genom fotografier i boken. De händelser, namn och siffror som

nämns i denna del av uppsatsen är således inte frukter av vandringsägnar eller liknande, utan härstammar från exempelvis kommunalstämmor eller skrivelser kring skiftesreformer, vilket ibland också förklaras i texten. Den andra källan som får en hel del utrymme i det senare skedet av nämnd del är en rapport skriven av Joachim Svensson (1998). Det är en opublicerad rapport skriven på en förfrågan ställd av byföreningen Ödåkraregionens Framtid (ÖRF), som beskriver järnvägen och dess roll för utvecklingen i Ödåkra. Jag erhöll den personligen från ÖRF:s ordförande Arne Svensson och han meddelade att det fanns flera, men oklart hur många, exemplar. Jag bedömer rapporten som en legitim källa då den är välskriven, samt då författaren, som har en magisterexamen från institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi på Lunds Universitet, använder en god variation av källor i sitt arbete. Jag har i enstaka fall även kompletterat vissa beskrivningar med hjälp av information jag erhållit vid mina intervjuer. Detta är dock något jag har varit väldigt försiktig med och endast gjort vid tillfällen då minst två oberoende respondenter vittnat om samma sak.

Grunden för den sociala ansatsen utgörs av kvalitativa intervjuer, men kompletteras av teoriramen som till stor del omfattar diskussioner kring identitet. Respondenterna utgörs av lokalinvånare eller människor som har starka band till Ödåkra. Detta material ligger till grund för analysen av det sociala landskapet i Ödåkra, ofta med spritfabriken som utgångspunkt. Steinar Kvale (1997) menar att den kvalitativa forskningsintervjun är byggd på samtal som behandlar vardagen och definerar den som ”en intervju vars syfte är att erhålla beskrivningar av den intervjuades livsvärld

i avsikt att tolka de beskrivna fenomenens mening” (Kvale, 1997:13). I den här uppsatsen representerar Ödåkra och spritfabriken den intervjuades livsvärld och de omständigheter som kretsar kring spritfabriken och Ödåkras utveckling representerar uppsatsens beskrivna fenomen. Steinar Kvale ger också exempel på några metodologiska och praktiska frågor forskaren kan ställa sig inför ett projekt där kvalitativa forskningsintervjuer används som metod. För att försöka validera föreliggande arbete med intervjuerna samt ge läsaren en bild av hur jag gått till väga inför och under analysen av mina intervjuer vill jag kort besvara dessa nio frågor Kvale lyfter:

#### *Hur påbörjar jag ett intervjuprojekt?*

Efter att ha beslutat mig för att jag ville använda kvalitativa forskningsintervjuer började jag fundera på vad jag önskade ha reda på i relation till de ämnen uppsatsen omfattar och vilka frågor som skulle kunna hjälpa mig dit. Då jag upplevde att uppsatsens problembeskrivning var relativt rymlig och omfattande ville jag därför vara utrustad med frågor som fångar upp de bredare perspektiven vari respondenten får både tid och utrymme att utveckla sina resonemang.

#### *Hur många intervjupersoner behöver jag?*

Eftersom målet med uppsatsen inte innefattar några statistiska generaliseringar ville jag snarare koncentrera mig på några responenter från var och en av de två generationer jag målat upp. Det vill säga den generation som minns spritfabriken som verksam, samt den generation som vuxit upp med spritfabriken som övergiven. Detta för att kunna göra djupare intervjuer där berättarutrymmet är stort, samt där chans ges att analysera deras inställning till spritfabriken och

Ödåkras utveckling. Jag lyckades slutligen genomföra fem intervjuer med respondenter ur en äldre generation och tre stycken med respondenter ur en yngre generation. Utöver det hölls några mer informella samtal med ödåkrainvånare jag träffade på byn. Vad gäller urvalet av intervjupersoner hade jag en naturlig ingång genom en bekant som tidigare arbetat på spritfabriken. Jag kontaktade även personer på Fleninge Hembygdsförening och ÖRF och fick via dem tag på ett par lämpliga respondenter. Urvalet har därefter skett utifrån att de människor jag stiftat bekantskap med i min undersökningsprocess tipsat om andra personer.

#### *Kan intervjuerna skada dem?*

Min bedömning var att intervjuerna i sig förmodligen inte skulle vara skadliga för respondenterna, dock möjligen presentationen av dem. Ödåkra är ett förhållandevis litet samhälle där invånarna löper en viss risk att kunna identifiera varandra. Det material jag presenterar innehåller åsikter kring angelägenheter som rör hela byn, vilket gör att åsiktsskillnader i extrema fall skulle kunna leda till viss missämja. För att frigöra mig från den risken har jag därför valt att anonymisera intervjuerna genom att ge respondenterna uppiktade namn i samband med att intervjuerna presenteras.

#### *Hur kan jag undvika att påverka dem med ledande frågor?*

Ibland upplevde jag att intervjun körde fast genom att respondenten inte förstod vad jag menade eller vad jag ville ha svar på. Till en början försökte jag alltid omformulera min fråga eller mitt resonemang, men detta hjälpte inte alltid. Jag försökte vid dessa tillfällen förtydliga genom att ge två diametrala exempel på riktningar för resonemang eller svar, för att inte leda respondenten åt ett visst håll men samtidigt för att initiera en tanke. Detta kan ha

varit ledande i den mån att respondenten via exemplen begränsat sitt eget tolknings- eller svarsutrymme.

*Kan jag vara säker på att jag verkligen får veta vad de intervjuade menar?*

Som jag ser det finns det alltid en risk för missförstånd, i synnerhet under ett samtal med två människor som rör sig i vitt skilda begreppsvärldar. Det kan också vara så att respondenten håller igen något i sina resonemang av olika anledningar och således inte ger en klar bild av vad denne menar. När jag upplevde någotdera eller något som liknar dessa scenarion i mina intervjuer ställde jag allt som oftast uppföljningsfrågor eller sonderande frågor för att nå mer uttömmande eller förklarande svar.

*Är det nödvändigt att skriva ut intervjuerna?*

Transkriptionerna av intervjuerna har skett utifrån ett selektivt urval av vad respondenterna svarat. Detta beror främst på att frågorna i många fall visat sig locka respondenten till utsvävande berättelser som egentligen inte handlat om uppsatsämnet. Detta var dock något som jag konsekvent tillät för att bygga upp en trygg och ömsesidig relation med respondenten.

*Hur analyserar jag intervjuer?*

Analysen av intervjuerna har ofta skett utifrån den bild jag successivt skapat kring det beskrivna fenomenet med hjälp av respondenternas berättelser kring sin egen livsvärld. Detta har gjort att jag under de senare intervjuerna tenderat att söka efter gemensamma nämnare mellan, eller beskrivningar som står i kontrast till vad tidigare respondenter uttryckt. I slutändan har dock respondenternas berättelser vävts samman för att skapa en analys utifrån de viktigaste diskussionsområden, alltså de vilka flest respondenter har rört sig inom.

*Kommer tolkningarna att bli subjektiva?*

Tolkningarna av respondenternas ord i sig ämnar inte vara subjektiva, dock är frågorna och således intervjun subjektiv i den mån att jag sätter agendan med de frågor jag formulerat. De resonemang jag bygger utifrån berättelserna från den samlade skaran respondenter kan också i viss mån tolkas som subjektiva eftersom de teorier som i analysen vävs samman med respondenternas ord är subjektivt valda.

*Hur rapporterar jag mina intervjuer?*

Rapporteringen av intervjuerna integreras i den här uppsatsen i en analys kring Ödåkras sociala landskap utifrån förhållandet med spritfabriken. För att skapa en tydlighet kring mina tolkningar och min analys utgörs rapporteringen till stor del av direkta citeringar. Det ger således läsaren en möjlighet att följa den tankebanan som målas upp utifrån råmaterialet. Att jag valt att presentera citaten i deras råa form syftar också till att framhäva nyanserna hos och mellan respondenterna i hopp om att stärka läsoplevelsen.

Det är viktigt att vara medveten om att de resonemang som byggs utifrån intervjuerna utgår endast från respondenterna och representerar således inte på någotvis en helhetsbild av hur verkligheten förhåller sig eller hur ödåkrainvånarna i det här fallet ställer sig till de ämnen som diskuteras. Syftet med intervjuerna har snarare varit att försöka "beskriva och förstå de centrala teman som den intervjuade upplever och förhåller sig till" (Kvale, 1997:34). Detta skapar en styrka i den kvalitativa forskningsintervjun. Att kunna nå en djupare kännedom om hur människorna lever med det beskrivna fenomenet än vad kvantitativa intervjuer eller metoder i form av exempelvis enkäter kan göra. Dock är en möjlig

svaghet i den kvalitativa forskningsintervjun att datan inte kan kvantifieras till den grad att fakta kan säkerställas. För att parera denna eventuella svaghet har jag således försökt lägga stor vikt vid den intersubjektivitet som identifierats mellan de olika respondenternas berättelser. Analyser som bygger på material från intervjuerna har därför, i stor mån, försökt väljas utefter huruvida en intersubjektiv signifikans kan visas. På det stora hela bedöms fördelarna med den kvalitativa forskningsintervjun i föreliggande arbete klart överväga eventuella nackdelar, och syftet att nå en djupare förståelse av ämnet legitimerar också detta val.

Den tredje ansatsen utgår från rummet och det fysiska landskapet. Här beskrivs, med hjälp av observationer och fotografiska dokumentationer som huvudsakliga metoder, vad jag ser i Ödåkras landskap. Produktionslandskapets betydelse för landskapet i stort genomsyrar analysen, vilken således diskuterar såväl spritfabrikens som Väla Centrums eventuella påverkan av helhetsutvecklingen. Analysen lyfter också mer specifika känslor eller fysiska aspekter som kan knytas an till produktionslandskapet. Den rumsliga analysen understöds slutligen också av historiska kartor för att försöka bevisa den riktning Ödåkras utveckling har tagit.

Eftersom jag har min akademiska bakgrund inom den kulturgeografiska disciplinen försöker jag genom uppsatsen inneha ett perspektiv som kombinerar kulturgeografi och landskapsarkitektur. Detta genom att till stor del ha ett kulturgeografiskt förhållningssätt till frågor som diskuterar landskapet. Teorierna som kopplas till ämnet är hämtade ur båda disciplinerna, där de samhällsekonomiska teorierna kan tillskrivas kulturgeografin medan teorier kopplade till plats kan

knytas till landskapsarkitektur. Teoriramen försöker smälta samman dessa begrepp till att samlas kring en gemensam nämnare, vilken i stora drag kan kopplas till identitet och det sociala landskapet. Uppsatsens helhet lyfter således vikten av fundera kring frågor om den givna platsens eller områdets identitet när dess framtidsplaner utformas.

# Teori och begreppsram

Henri Lefebvres *The production of Space* (1991) lyfter fram rummet som något som bör studeras som socialt producerat. På så vis kan det också ses som ett verktyg för maktutövande med hänsyn till de tankar, handlingar och strider produkten (rummet) åberopar. Lefebvre menar att man genom detta angreppssätt skapar en ram som ger möjligheter att se hur marknadsekonomin fungerar i relation till rummet. (Lefebvre, 1991) Detta har diskuterats utifrån en mängd olika vinklar och slutsatser av olika teoretiker och skribenter. Den amerikanska kulturgeografen Don Mitchell menar att ”vad som är möjligt och inte – ordagrant, vad som kan produceras i landskapet – är en funktion av det som är producerat någon annanstans för att säljas till att göra förtjänst. Och, vanligtvis, det som inte kan produceras till förtjänst tynar bort och upphör slutligen att existera” (Mitchell, 2007:34). Citatet syftar såväl på varuproduktion som produktion av rummet i sig. Om en specifik producerad miljö misslyckas med att göra förtjänst på något vis, så har den inget värde i det kapitalistiska nätverket. Följden blir mestadels att platsens fysiska struktur jämnas med marken för att göra plats för något som kan realisera värde.

Ett av kapitalets centrala behov för att överleva är att det är satt i rörelse. David Harvey menar att de rumsliga effekterna av detta behov tas i uttryck genom en ojäm utveckling där vissa byggnader rivs och ger plats för något nytt, medan andra lämnas åt att förfalla (DeSilvey & Edensor, 2012). De ruiner som uppstår, argumenterar DeSilvey & Edensor, sänder således paradoxala signaler av såväl lokalt misslyckande som fjärran tillväxt. Följaktligen står industriella ruiner som en (monumental) påminnelse av en näring som lämnat såväl människor

som landskap i ett specifikt lokalsamhälle bakom sig. (DeSilvey & Edensor, 2012). I Alice Mahs (2010) skildring av nedläggningarna inom varvsindustrin i Walker, Newcastle, beskriver hon tidigt i sin text industriella ruiner som producerade genom kapitalflykt. Hennes studie är genomförd i en miljö där industrins nedgång kan beskrivas som en process i form av en industriell avveckling som pågått under 30 års tid och numera visar ett landskap som domineras av industriella ruiner. Dessa platser står kvar som fotavtryck i kapitalismens spår, inte längre lönsamma och därför inte längre användbara. Vidare menar hon att platserna är djupt emotionellt bundna till det förgångna och till de minnen som de bär på. Här föreslås bland annat att lokala minnen lever kvar i samtiden som dynamiska processer. Att minnen lever kvar som dynamiska processer i samtiden kan syfta dels till hur de känslor och uppfattningar som har sitt ursprung i relation till ruinen påverkar synen på den rådande omvärlden, men också hur minnen förändras parallellt med att omvärlden förändras. Hon poängterar dock att detta inte nödvändigtvis fungerar som en del av ett områdes sociala konstruktion av dess kollektiva minne. Beroende på tillskrivna grupptillhörigheter som generation eller socio-ekonomisk status interagerar minnet med ruinerna på olika vis. De av Mahs intervjupersoner som, exempelvis, uttryckte mest sorg över utvecklingen var de som hade starka band till industrin som själva eller haft flertalet familjemedlemmar som vart verksamma inom näringen. Några yngre intervjupersoner som inte hade direkta band till industrin utan endast hört historier från en äldre generation pratade istället kring industrin och dess tidigare manér i humoristiska termer och som udda (Mah, 2010).

Rebecca Wheeler (2014) menar att de berättelser som finns lagrade som materiella symboler i landskapet också underbyggs och reproduceras genom interaktioner inom den sociala grupp som har någon form av kontinuerlig relation till platsen och förs sedan vidare genom generationerna. Det är genom processer som den här, menar Wheeler, som lokala samhällsidentiteter formas och underhålls i förhållande till det förgångna (Wheeler, 2014). Yi-Fu Tuan (1974) är inne på en liknande linje och understryker att grannskap, orter eller städer kommer till liv genom ett samspel mellan berättelserna om de innefattade platsernas historia.

Vidare trycker Tuan på att plats, som ett ”unik och komplext kollektiv rotat i det förgångna och växande mot en framtid - och även som symbol”, kräver att bli utforskat utifrån en humanistisk förståelse (Tuan, 1974:214). Denna humanistiska förståelse, menar Tuan, åsyftar studier kring människans rumsliga känslor och idéer utifrån vårt förråd av erfarenheter. Våra erfarenheter representerar i Tuans redogörelse de uppfattningar, föreställningar och sinnesförnimmelser som ligger till grund för vår förståelse av världen. DeSilvey & Edensor menar i förhållande till ruiner att deras instabila och delade identitet gör att dess mening aldrig kan stabiliseras så länge den är just en förfallande ruin. Eftersom ruinens ursprungliga funktion har upphört öppnas den således för tolkningar (DeSilvey & Edensor, 2012). Tolkningar som har sin grund i de lokala samhällsidentiteter som Wheeler nämner och de minnen kopplade till gruppstillhörigheter som Mah nämner. Inte minst grundas tolkningarna i vad Tuan benämner som de erfarenheter vår förståelse av världen baseras på, såväl rumsligt som socialt.

För att göra det sistnämnda, de erfarenheter som ligger till grund för vår förståelse av omvärlden, användbart

krävs också att vi knyter an till de ekonomiska strukturer som varit rådande under de tidsepoker denna uppsats berör. Detta är viktigt eftersom det i allra högsta grad ger oss ett fundament för att förstå de ideal och de rumsliga sammansättningar som representerar vardera epoken, vilka människan byggt sin begrepps värld utifrån. Detta legitimeras genom Mitchell (2007) som menar att ”om vi ska försöka förstå varför olika landskap existerar och blottlägga deras grund, måste vi vända oss till att fokusera på produktion” (Mitchell, 2007:33). Likt Lefebvre menar Mitchell att landskapet är producerat och att det är samspelet mellan olika aktörer och rationaliteter inom samhället som producerar landskap. I detta menar han också att alla specifika landskap har eller har haft en funktion, där det yttersta målet är att realisera värde. Det vill säga producera någon form av förtjänst. (Mitchell, 2007)

## PRODUKTIONSLANDSKAPET

De rumsliga effekterna av större ekonomiska strukturomvandlingar kan förklaras med viss hjälp av begreppet ”creative destruction”, vilket i högsta grad hänger ihop eller rent av ligger till grund för några av Lefebvres, Harveys och Mitchells tankar som tidigare presenterats. Begreppet associeras främst med Joseph Schumpeter som populariserade det i sin bok ”Capitalism, Socialism and Democracy” (1942). Schumpeters grundidé, inspirerad av Marx, bygger på att kapitalismen överlever och utvecklas genom att introducera nya tekniker som skapar nya produkter, vilket i sin tur öppnar nya marknader. Dessa nya marknaders framgång bestäms sedan av hur väl de lyckas livnära sig på bekostnad av redan existerande traditionella marknader genom att konkurrera ut dessa i kampen om kapital och resurser. I det långa loppet underbygger dessa processer förändringar i de övergripande



ekonomiska strukturerna, vilket i sin natur också påverkar organisatoriska strukturer såväl som lokaliseringsmönster (Schumpeter, 2003:82-83). Detta kan sedermera resultera i omständigheter där det specifika rummet misslyckas med att upprätthålla sin funktion, eller att det helt enkelt visar sig finnas en annan lokalisering som bedöms upprätthålla samma funktion men under mer lönsamma förhållanden. I urbana miljöer leder detta ofta till att rummets funktionalitet revolutioneras relativt omgående, eller åtminstone efter hand. Här finns rumsliga exempel att finna i vår tids stora strukturomvandling från industrialism till post-industrialism med alla dess innebörder. I Malmö och Västra Hamnen finns ett lokalt exempel på hur varvsindustrin, som var lokomotivet i stadens ekonomi fram till 80- och 90- talet, ersattes med ett stort flagskeppsområde som gav rum för accelererande kunskaps- och tjänstesektorer. Synar man således rummen som försörjer dessa två olika typer av ekonomiska strukturer utkristalliserar sig givetvis också två olika typer av landskap. Dessa kan rimligen kallas för produktionslandskap och kan beskrivas som urtypen för det landskap som realiserat eller realiserar värde för vardera epoken.

Produktionslandskapets karaktär under industrialismen talar någonstans för sig själv, där landsbygdens bruksorter och städernas industriområden redan nämnts. Isacson (2007) menar att det tidsspänn som bör åsyftas när vi talar om industrialismen i Sverige sträcker sig mellan 1870-tal och 1980-tal. Han betonar dock att industrialismens höjdpunkt innefattade ett spann mellan 1930-tal och 1970-tal och kallar detta för den högindustriella epoken. Under denna tid, menar Isacson, sågs industrin som det samhällsideal såväl politiker som medborgare hade att stödja och förhålla sig till. Med start under 1930-talet

såg Sverige följaktligen en skalförändring inom industrin, både på ett organisatoriskt på och ett fysiskt plan, när mindre industriföretag konkurrerades ut och andra industriföretag expanderade (Isacson, 2007). Produktionslandskapet kom under den högindustriella epoken att domineras av allt större industrikomplex, vare sig man befann sig i städerna eller på landsbygden. Jan af Geijerstam (2008) beskriver hur storskaligheten satte sin prägel på fler delar av samhället. Samtidigt som kärnfamiljen förblev det rådande idealet utifrån det privata perspektivet formades industrin till motorn som skulle försörja samhällsbygget utifrån ett offentligt perspektiv. På det individuella planet, menar af Geijerstam, att det fanns det starka krav på att individen skulle förhålla sig till dessa ideal och ha tillit till samhällets organisatoriska uppbyggnad. Vidare menar han att kraven innebar att man förväntades vara lojal och förhålla sig till sin roll, såväl i som utanför arbetet. Den hierarkiskt strukturerade sociala verkligheten, med bestämda roller och positioner, var inget som skulle ifrågasättas. (Af Geijerstam, 2008)

Ekonomisk strukturomvandling är en process, vilket gör att en given skiljelinje mellan två ekonomiska strukturer är svår att dra i förhållande till tid. Att de strukturer och ideal vi förenar med ett traditionellt industrisamhälle inte längre är dominerande är emellertid något som de flesta är överens om. Ilshammar (2008) menar dock att "industrisamhällets död" är något som ofta överdrivs. För att förklara detta gör han gällande att industrisamhället snarare har blivit globalt och i minst lika hög grad som tidigare penetrerar livets alla områden, om än i en nyare och uppgraderad kostym. "Medan retoriken domineras av humankapitalets betydelse, individualism och valfrihet, styrs många tjänsteföretag i praktiken av



industrialismens logik. Den urbana, ofta mediebaseade, medelklassens individperspektiv skymmer att de flesta tjänster, privata som offentliga, massproduceras och masskonsumeras i standardiserade former enligt fordismens löpandebandprincip. För vad är postindustriella symboler som en snabbmatsrestaurang, ett köpcenter eller en storflygplats, om inte just – industrier?” (Ilshammar, 2008:260) Vidare menar Ilshammar också att det går att dra paralleller mellan just arbetet i det gamla brukssamhället och de nya produktionslandskapen. Genom exempel från Karlskoga och Bofors AB:s industrikomplex pekar han på att anställda ofta gått från det gamla bruket till det nya, med skillnaden att man arbetade med tjänster inom callcenters och telemarketing företag. Han trycker också på att arbetskraften är i princip lika anonym och utbytbar i det nya industrisamhället som i det traditionella (Ilshammar, 2008). Jan af Geijerstam menar dock att de grundläggande strukturerna i samhället har förändrats eller bytts ut mot nya ideal. Han beskriver att ”det lokala samhället där arbete och reproduktion fanns i ett sammanhang är ersatt av ett rörligt samhälle med upplösta gränser. Den stora skalan är inte längre riktlinje och norm. Den nya människan ska ha en hög social kompetens, söka ny information och vara öppen för förändringar” (Af Geijerstam, 2008:19).

Generellt är post-industrialismens produktionslandskap förmodligen mer svårdefinierat och diffust än industrialismens produktionslandskap, men de fysiska symboler Ilshammar framhäver som post-industriella kan härledas till en gemensam kärna – konsumtion. När det gäller snabbmatsrestauranger och deras rationaliseringstrategier (se George Ritzer, 2000) eller köpcentrum och externa handelskomplex ter det sig

relativt uppenbart hur rummet på olika vis optimeras för att stimulera masskonsumtion. Detsamma gäller även nämnda callcenters och telemarketingföretag. Att benämna produktionslandskapet i det post-industriella samhället som konsumtionslandskap är således högst rimligt. På det skalmässiga planet ter sig inte skillnaderna mellan ett industriellt produktionslandskap och konsumtionslandskapet avsevärt. Det är ofta större komplex som avser att inhysa en större mängd människor. Men när det kommer till lokalisering skiljer det sig ändå åt något. När industrikomplexen förenliga med det industriella produktionslandskapet inte sällan förlades tämligen avsides, lokaliseras konsumtionslandskapen med fördel där det är så tillgängligt som möjligt för människor. Vanligtvis är detta centralt i staden där såväl gallerior och kontorslokaler för tjänstesektorerna blir en allt mer utmärkande del av den urbana fasaden. En annan typisk lokalisering för konsumtionslandskapet är i direkt anslutning till de stora trafiklederna i stadens periferi där mindre satellitbyar bestående av köpcentrum eller externa handelskomplex anrättats i ökande skala de senaste decennierna. Denna sistnämnda typ av lokalisering är i många avseenden lik det industriella produktionslandskapets dito, där större industrikomplex kunde samsas om landskapet på stadsranden. Det finns således även otaliga exempel på hur industriella produktionslandskap som spelat ut sin roll direkt ersatts av ett konsumtionslandskap. Ett exempel är köpcentrat Mobilia i Malmö som vilar på stommen av MAB:s yllefabrik som byggdes 1899 i vad som då låg i Malmös utkant och gjorde även så till viss del när de första affärerna öppnade där 1968.

I sin bok ”Konsumtionsliv” skriver sociologen Zygmunt Bauman (2012) att ”den existentiella miljö som kommit

att bli känd som "konsumtionssamhället" utmärks av att de mellanmännsliga relationerna stöps om efter mönster från de relationer som utvecklas mellan konsumenterna och föremålen för deras konsumtion. Denna enastående bedrift har utförts genom konsumtionsmarknadernas annektering och kolonisering av det rum som sträcker sig mellan människorna" (Bauman, 2012:18). Konsumtionsmarknadernas annektering av rummet som Bauman talar om pekar således inte bara på neonglimrande företagslogos, reklamskyltar eller konsumtionstempel som köpcentrum eller gallerior i sig. Han åsyftar också den enskilde människans identitet som konsumtionsvara, vars ständiga närvaro i rummet marknadsför en säljbar identitet. Vidare menar han att identitet är i dagens samhälle ett projekt och att konsumtionen således blir investeringar i sitt eget sociala medlemskap (Bauman, 2012).

Kopplat till identitetsskapande finns det alltså några övergripande skillnader inom det sociala landskapet mellan dessa två epoker. Som af Geijerstam pekade på så var identitet under industrisamhället något som var kopplat till vilken arbetsroll vederbörande hade, vare sig på jobbet eller på sin lediga tid. Denna roll skulle man vara trogen, både vad gäller åsikter och handlande. Det går följaktligen att argumentera för att identitet via samhällets institutioner på så vis blev något standardiserat. Att identitet var något du fick dig tillskrivet och sedan förväntades bejaka. I dagens konsumtionssamhälle menar Bauman istället att identitet är någonting flyktigt som till stor del bestäms av marknadens mekanismer, alltså av konsumenterna själva. Identitet, argumenterar han, är något som konsumeras till följd av att självidentifieringsprocesser sker i det vardagliga landskapet och att "dess resultat demonstreras

med hjälp av synliga tecken på tillhörighet, som i regel kan erhållas i butikerna" (Bauman, 2012:94). Vad som blir lika tydligt som intressant i denna jämförelse är att identitet är något som direkt kan kopplas till de rådande systemens struktur och fortsatta existens. Det går här att argumentera för att industrisamhällets struktur verkade för att medborgaren skulle känna en trygghet i sin identitet för att befästa människornas olika roller i ett värdeskapande system, kopplat till arbete och produktion. Likväl går det därför att argumentera för att i konsumtionssamhället är identitet något föränderligt och flyktigt just för att upprätthålla ett annat värdeskapande system, kopplat till konsumtionsmarknaden.

"But why landscape? Why put this weight of political economy and social justice on "landscape," both as a concept (limited as all concepts must be) and as a built form (particular as all built forms are). Landscape is important because it really is everything we see when we go outside. But it also is everything that we do not see. Landscape, in other words, is a way into, a foundation for the exploration of all that there is – the social totality within which we live" (Mitchell, 2007:47).

Utifrån ett omvärldsperspektiv speglar produktionslandskapen de samhällsideal och ekonomiska strukturer som råder. Om en identitetsdimension adderas till samma analys kommer man en bit på vägen i att försöka förstå såväl rumslig som social identitet inom ett geografiskt område med hjälp av denna diskussion, men inte hela vägen. För att förstå hur lokala samhällsideal formas, upprätthålls och eventuellt lever vidare måste lokalt förankrade berättelser, normer eller rumsliga strukturer sättas i kontext till denna omvärldsanalys och diskuteras utifrån hur dessa två sfärer av "inre" ideal och "yttre" eller allmänna ideal samverkar med varandra. Detta är tankebanor som såväl Mah, Tuan som DeSilvey & Edensor använder som grund för deras resonemang.

# Disposition och avgränsning

I kapitlet "Landskapets historia" skildras spritfabriken utifrån ett historiskt perspektiv, vilket också vävs in i en beskrivning om Ödåkras utveckling. Uppsatsens andra kapitel, "Planer", ger en bild av hur kommun och myndigheter ser på framtidens Ödåkra. Här ges en beskrivning av gällande plandokument som omfattar Ödåkras stationsområde samt spritanområdet. Uppsatsens resterande kapitel kommer att fokusera på huruvida spritfabrikens rumsliga och sociala arv existerar och gör sig påmind i dagens Ödåkra. Kapitlet "Berättelser" är en skildring av respondenternas berättelser kring deras syn på spritfabriken och Ödåkra, där såväl åsikter som minnen vädras. "Det fysiska landskapet" innefattar en rumslig analys av det existerande landskapet. Här lyfts produktionslandskapets betydelse för utformningen av dess omgivning i stort, vilket således också visar på de rumsliga arven från Spritan. Diskussioner följer efter de kapitel som explicit rör det sociala arvet, samt det rumsliga arvet, det vill säga efter "Berättelser" och "Det fysiska landskapet". Uppsatsens ena syfte behandlas därmed till stor del redan i dessa delar. Diskussionerna ligger också till grund för uppsatsens avslutande kapitel "Att bygga vidare på arvet". Här diskuteras arven på ett mer övergripande plan för att sedan mynna ut i en diskussion om möjligheten att ta till vara på dessa arv i planeringen av det framtida Ödåkra. Sist i denna del följer mer konkreta rekommendationer om hur man skulle kunna ta dessa arv i anspråk.

Uppsatsen diskuterar i viss mån hela Ödåkras utveckling, men majoriteten av diskussionerna har sitt avstamp i såväl människornas som rummets förhållande med Ödåkra spritfabrik. När det gäller människornas relation till fabriken och tillskrivna grupptillhörigheter har jag

avgränsat mig till att jämföra hur två olika generationer ser på saken. Jag har i det här valt bort att jämföra andra tillskrivna grupptillhörigheter som kön eller socioekonomisk status, vilka säkerligen skulle tillföra en hel del till analysen. Bedömningen att anamma ett generationellt perspektiv för denna diskussion grundar sig i det faktum att två olika generationer kan kopplas till spritfabrikens två epoker, samt till två olika samhällsepoker.

# Landskapets historia

För att förstå vad spritfabriken har haft eller har för betydelse för Ödåkra samt dess invånare är det nödvändigt att sätta denna i kontext. Det är också viktigt för att förstå järnvägens betydelse för Ödåkra och vilken roll den har spelat i byns utveckling. Detta kapitel utgör en skildring utefter historieskrivningen kring Ödåkra. Skildringen kommer emellanåt sättas i en allmän kontext gällande den generella samhällsutvecklingen under den tid som beskrivs. En skildring av det historiska händelseförloppet är också viktigt för att kunna förhålla sig till ämnen som tas upp i senare kapitel.

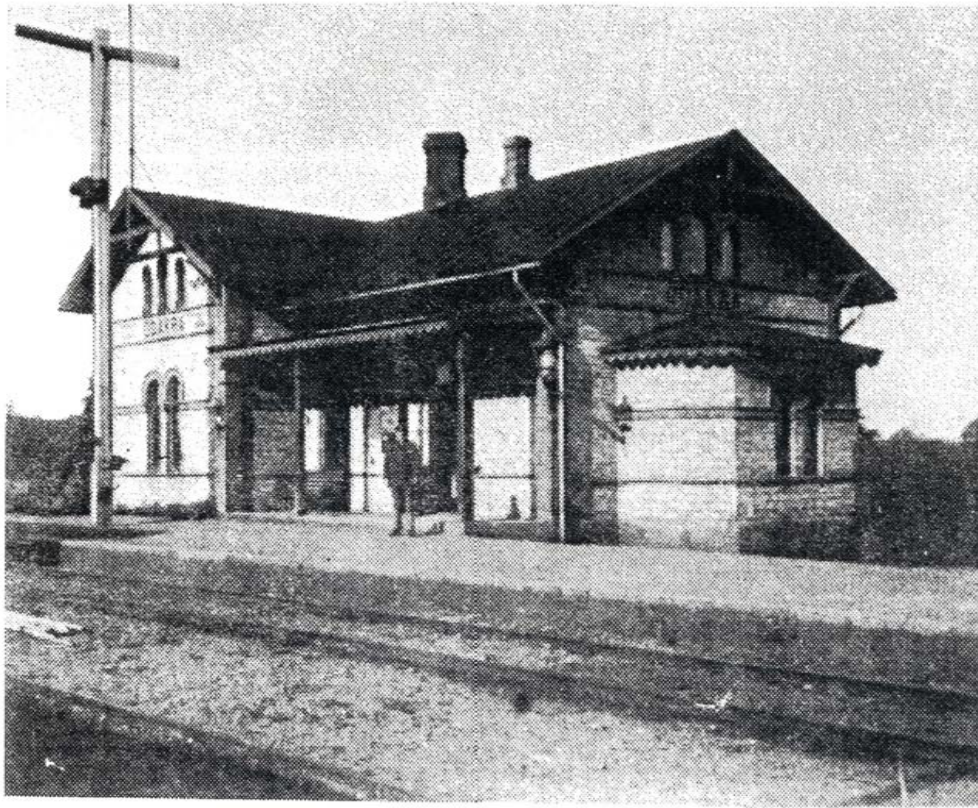
# Jordbruket och järnvägens ankomst

Mellan 1600-talet och 1800-talets mitt växte inte Ödåkra, som då tillhörde Fleninge socken, nämnvärt. Detta berättas genom tre olika dokument som Andersson presenterar. År 1612 redovisas tre stycken brukare i området i Helsingborgs Lens jordeböcker. När "Ödåkra By" kartlades 1701 redovisades att området bestod av fyra hemman. I lantmätare Laurent Whretmans beskrivning av bygden benämndes bland annat att åkrar och ängar var i fullkomligt bruk, samt att ingen handel fanns i byn och att närmaste köpstad Helsingborg var lokaliserad "en liten mil" från byn. Enskiftet i Ödåkra genomfördes 1827-1828. I skiftesförrättningen listas de 11 gårdar som då fanns i trakten, vilka alla ingick i reformen (Andersson, 1982). Att antalet gårdar ökade med 175% mellan 1701 och 1828 behöver dock inte alls betyda att befolkningen gjorde detsamma. Ett hemman avsåg från början en gård, men efterhand styckades hemmanen ofta upp i fler gårdar via så kallad hemmansklyvning. Dock stod fortfarande modergården som skatteansvarig och var tvungen att benämnas i officiella dokument. (Svensson, 2012). Att döma av Ödåkragårdarnas skiftesförrättning 1828 har klyvningar skett på flera av hemmanen då det berättas att flera jordbrukare delar samma hemman.

I mitten av 1800-talet började järnvägar byggas i södra Sverige. Den första järnvägen knuten till Helsingborg invigdes 1865 och sträckte sig söderut mot Landskrona och Eslöv. Planer fanns på en fortsättning av denna till Ängelholm och sedermera även upp mot Göteborg. Efter att ett konsortium i Halmstad 1872 fått godkännande att anlägga hela den tänkta sträckan startade en lokal drivandeprocess om att få järnvägen förlagd genom Fleninge landskommun, där Ödåkra ingick. Processen kringplaneringen och bygget av järnvägen förhalades dock av en konjunkturedgång i slutet av 1870-talet, men tog

återigen fart i början av 1880-talet. Kommunalstämman den 21 november 1881 fordrade att järnvägen skulle dras genom centralorten Fleninge och yrkade på dessa grunder bifall till förslaget att med kommunala medel teckna aktier för 8000kr i bolaget Helsingborg-Halmstad järnväg. En annan stor aktietecknare var landstingsman Ola Persson i Ödåkra, och var således en av de drivande krafterna till att järnvägen istället skulle dras genom det betydligt mindre Ödåkra ett par kilometer väster om Fleninge. När järnvägssträckningen sedan kom att anläggas 1883 visade det sig att den anlades via just Ödåkra. Besvikelsen i trakten var tydlig då förläggandet av stationen uppfattades avlägset och invånarna tyckte att den borde kunnat ha lagts mer centralt i socken. Ett fåtal Fleningebor skrev till järnvägsstyrelsen i hopp om att få beslutet ändrat och flytta sträckningen och stationen till ett mer lämpligt ställe inom kommunen, men svaren uteblev (Andersson, 1982).

Järnvägssträckan mellan Helsingborg och Ängelholm öppnades den 9:e januari 1885 vilket också innebar att nybyggda Ödåkra station tog emot sitt allra första tåg samma dag. Vid denna tid var bebyggelsen alldeles kring stationen närmast obefintlig. Det enda som fanns var de gårdar som bildade gamla Ödåkra By, följaktligen var transportbehovet för såväl gods som passagerare tämligen litet (Andersson, 1982). Men järnvägens etablering i Ödåkra och den allmänna utvecklingen inom jordbruket skapade tillsammans incitament för tillväxt. Framstegen för dessa två verksamhetsområden banade väg för att hantverkare såsom smeder och byggnadshantverkare blev allt mer önskvärda på landsbygden, men framförallt gav de också en god grund för lokalisering av industriell verksamhet (Fagerlund, 2012).



Ödåkras gamla stationshus på slutet av 1800-talet. Källa: Fleninge Hembygdsförening

## Fabriken och järnvägen

Betydelsen av järnvägens introduktion och utveckling under 1800-talet kan diskuteras i relation till många olika samhällsområden. En av dess främsta verkningar var hur den organiserade förhållandet mellan tid och rum. Cronon (1991) beskriver hur järnvägen minskade kostnaderna för distans och på så vis ökade värdet av tid. För näringsidkare eller bönder genererades nu en lättillgänglig kanal till marknaden i staden, vilken i sin tur kraftigt stärkte stadens status som nod för handel. Med tidtabellerna föddes också en regelbundenhet och punktlighet för transporter som utvecklade tillit men också ställde krav eftersom tiden blev mer dyrbar. Detta

till följd av att förväntningarna på att varor och människor skulle befinna sig på en plats vid en bestämd tid, i förhållande till dessa tågscheman (Cronon, 1991). Där järnvägen drogs och i stationernas närområde blev det på så vis lönsamt att bedriva verksamhet. Att järnvägen och stationen således skulle ha stor betydelse för och leda till en expansion av Ödåkra förstod en byggnadsman från trakten och upprättade en trä- och diversevaruhandel i området redan 1883. Det var dock senare under samma årtionde man påbörjade planerna för det som tillsammans med järnvägen skulle komma att betyda mest för Ödåkras utveckling under 1900-talets första hälft och



lite därtill. Spritfabriken i Ödåkra stod klar 1897 under namnet Hälsingborgs Spritfödlings Aktiebolag. I samband med detta lades en räls den korta sträckan mellan fabriken och stationen, vilket gjorde banden mellan fabriken och järnvägen inte bara symboliska utan även fysiska (Svensson, 1998; Johansson, 1982). Tomas Tägil (1986) menar att järnvägen runt 1900-talets sekelskifte och följande decennier sågs som varje samhälles ansikte utåt. Denna syn gav ofta de omgivande stationsmiljöerna pampiga byggnader i form av ambitiösa stationshus, samtidigt som de privata byggnader som låg i stationsnära läge gavs lite extra prakt (Tägil, 1986). Detta gällde även för Ödåkra. Den nyanlagda spritfabriken gavs ett torn av medeltida karaktär som kan antas skulle demonstrera makt och inflytande. Stationshuset, fabrikshotellet och flertalet andra sekelskiftesbyggnader i stationsområdet visade också upp en väl arbetad fasad och struktur.

Följande tid gick utvecklingen i Ödåkra mot vad som skulle kunna beskrivas som en bruksort. De närmsta åren kring sekelskiftet byggdes bostäder för vissa av fabriken arbetare och tjänstemän i anslutning till fabriken och stationen och med detta kom också fler affärsverksamheter. Nybyggandet skedde till största del i form av friliggande villor. Svensson (1998) beskriver

förloppet av händelser kring sekelskiftet som de i särklass mest betydande händelserna för Ödåkras utveckling. År 1917 övertogs spritfabrikens regi av det statliga AB Vin och Spritcentralen i samband med att staten ville hålla ta bort vinstintresset för spritförsäljning. För Ödåkras och fabriken del betydde detta inte speciellt mycket till en början, mer än någon mindre ombyggnation av fabriken som inte påverkade byns utveckling något vidare. Nästa enskilda händelse som var av större betydelse skedde år 1939. AB Vin och Spritcentralen genomförde en koncentration av filialerna i Skåne, vilket efter att Ödåkrasfabrikens disponent Erik Stenberg drivit en hård linje resulterade i att Malmöfilialens verksamhet förflyttades till Ödåkrasfabriken. För att kunna husera en utökad verksamhet genomfördes den mest omfattande tillbyggnationen i spritfabrikens historia. Denna fyra våningar höga industribyggnad som byggdes inför sammanslagningen år 1939 är också den av fabriken byggnader som är som allra mest synlig från stationen och från byns centrum idag. Kapacitetsökningen medförde också en efterfrågan på arbetskraft, som i sin tur var i behov av bostad i närområdet. Under denna tid rådde bostadsbrist i Ödåkra, något som disponent Stenberg och spritfabriken försökte stävja genom att köpa 110 000 kvadratmeter



Spritfabriken någon gång under sent 1930-tal. Till höger i bild ses arbetet med tillbyggnationen inför sammanslagningen 1939.  
Källa: Fleninge Hembygdsförening

mark strax sydost om stationen. Denna mark styckades upp i tomter som sedan såldes förmånligt till arbetarna. Här växte således ett villaområde fram under 40-,50- och 60-talet och låg i anslutning till den av spritfabriken anlagda idrottsplatsen, Toftavallen. I anslutning till villaområdet och stationen hade också en park anlagts som liksom Toftavallen drevs i spritfabrikens regi. Dessutom uppfördes fabriken ett flerfamiljshus 1949 strax intill fabriken. Utöver detta stod fabriken även för ortens el- och vattenförsörjning under större delen av 1900-talets första hälft (Marcus & Lyberg, 1942; Svensson, 1998; intervju 9/4-2015). Dittills hade alltså en övervägande majoritet av bebyggelsen i Ödåkra samhälle antingen rests av fabriksledningen, på mark subventionerad av fabriken eller av människor som helt enkelt hade en yrkesmässig koppling till fabriken.

Detta gör att man legitimt skulle kunna kalla Ödåkra under 1900-talets första hälft för en mindre bruksort utefter Eva Vikströms (1998) beskrivning av bruksorten som "en företagsort med en dominerande arbetsgivare och byggherre" där "företagets styrelse, disponent och högre chefer ledde planering och byggande" (Vikström, 1998:234).



Arbetare på spritfabriken. Källa: Fleninge Hembygdsförening

## Villan och bilen

Kim Salomon (2012) lyfter att järnvägen kunde ses som "en länk mellan å ena sidan modernitet och urbanisering(...)" och å andra sidan natur, tradition och lantlighet. Järnvägen förband dessa två världar och bidrog tills att de hölls isär" (Salomon, 2012, SvD 26/5). Detta går in i vad Cronon argumenterar för gällande det ömsesidiga utbytet mellan stad och landsbygd. Relationen var grundad i att staden behövde landsbygdens resurser för att kunna växa och moderniseras, samtidigt som bönder, gruvor och industrier på landsbygden var beroende av handeln som var koncentrerad till staden. Järnvägen fungerade den livsbärande länken för detta utbyte, samtidigt som de kortade avstånden pådrog urbaniseringen och på så vis utarmandet av mänskliga resurser på landsbygden (Cronon, 1991).

Till följd av den kraftigt accelererande urbaniseringen sattes ett allt högre tryck på innerstadsmiljöerna runt sekelskiftet kring 1900-talet. Cronon beskriver med hjälp av samtida berättelser en innerstad som under denna tid utvecklar en allt mer mörk och dystopisk miljö. Som en reaktion på stadens vämjeliga uttryck kunde i 1950-talets västerländska städer ett mönster skönjas, i vad som senare skulle bli en våg av utflyttningar till stadens ytterområden (Pacione, 2009:178). Dessa villaförorter var dock inte ett helt nytt fenomen. I sin berättelse om hur Chicago växte tillsammans med sin omgivning beskriver William Cronon (1991) hur överklassen under 1800-talets senare del bosatte sig i Chicagos ytterområden för att vara i besittning av ett idealt landskap som anknöt såväl stadens som landsbygdens positiva sidor. Till skillnad



från Chicagos innerstad var luften ren och miljön gav uttryck åt en tyst lantlig avlägsenhet men i direkt anslutning till staden. Där fanns också asfalterade vägar, gaslampor, avloppssystem och elektricitet i ett tidigt skede. Cronon menar att dessa tidiga förortslandskap, som beskrevs som "the golden mean between two kinds of life", skapades simultant med skyskraporna eftersom de inkvarterade samma människor men under skilda tider på dygnet (Cronon, 1991:347-348). Anledningen till att genomslaget för villautbredningen i städernas utkant dröjde till just under 1900-talets andra hälft var att medelklassen nu även hade tillräckligt god ekonomi för att kunna genomföra en sådan flytt. I Sverige hade den ekonomiska tillväxten varit god sedan andra världskrigets slut vilket skapade helt andra materiella förutsättningar än tidigare. Tillväxten gav också näring till en nalkande massbilism som började utvecklas under 50-talet. Under 1955 fanns 636 000 bilar i Sverige och tjugo år senare, 1975, hade denna siffra ökat till närmare 2,9 miljoner (Svensson, 1998).

Det var också under denna tid som Ödåkras karaktär som industrisamhälle började förändras. Närheten till Helsingborg gjorde orten till ett attraktivt alternativ i den utflyttning från städerna som i Sverige många gånger kallades för "Gröna vågen". Enligt SCB:s siffror ökade befolkningen från 850 personer till närmare 3000 personer mellan 1960 och 1980, vilket är mer än en tredubbling. Under dessa tjugo år byggdes förutom bostäder flera serviceanläggningar för att kunna hantera den väntade befolkningsökningen. Bland annat byggdes Ödåkrhallen - en centrumbyggnad innehållande post, bank, dagligvaruhandel samt bibliotek. En skola för högstadieselever, Norrlyckeskolan byggdes 1966. Under denna tid fick också Ödåkra uppleva tre stora

händelser kopplade till byns tre stora institutioner. Den första skedde 1971 då persontrafikerade tåg upphörde att stanna vid Ödåkra station. Svensson menar att detta berodde på att resenärsflödet till och från Ödåkra hade minskat till följd av en hård konkurrens från bilismen. Det berodde också på att fjärrtågen på den enkelspåriga västra stambanan fortfarande var lönsamma, vilket gjorde att plats bereddades för dessa snarare än de relativt olönsamma regionala tågen (Svensson, 1998). Båda dessa presenterade orsaker var också i enlighet med de strukturer som kunde ses på nationell nivå. Nästa stora händelse för Ödåkra var öppningen av köpcentret Väla centrum 1974, vid Ödåkras södra delar strax norr om där motorväg E6/E20 korsar motorväg E4. Denna strategiska position vid precis vid två stora nationella trafikleder gjorde att Väla Centrum tilläts växa snabbt. Ett par år senare stängde också spritfabriken efter närmare 80-års verksamhet. Orsakerna till detta är något oklara och enligt invånarnas berättelser är de också flera stycken. Detta diskuteras närmre i arbetets senare skede. Dessa tre händelser skedde under loppet av en femårsperiod, direkt efter kommunsammanslagningen 1971 som gjorde Ödåkra till en del av Helsingborgs kommun efter att tidigare ha varit centralort i en egen kommun. Om vissa av händelserna har ett samband med kommunsammanslagningen är oklart, men det är ändå värt att notera.

# I dag

Under de 1900-talets senare delar och början av 2000-talets har Ödåkras roll som sovstad till Helsingborg segmenterats allt mer. Flera stora områden har bebyggt med villor och ytterligare områden är under uppbyggnad när detta arbete skrivs. Samtidigt står spritfabriken samt affärslokaler i Ödåkra gamla centrum alltjämt tomma och Väla Centrum fortsätter att expandera. Norrlyckeskolan i byns äldre centrala delar revs 2010 och verksamheten har tagits över av två mindre skolor som är lokaliserade mitt i villaområdet mot Björka i Ödåkras södra delar och strax öster om Ödåkrahallen och byns gamla centrum.

Det är mot denna bakgrund om Ödåkras lokalhistoria uppsatsen ämnar att ta vid och det var också mot denna bakgrund jag begav mig ut för att göra mina intervjuer. En närmare beskrivning om dagens Ödåkra lämnar jag därför till såväl intervjupersonerna som uppsatsens analyserande delar. Men innan vi hamnar där är det också nödvändigt att introducera och diskutera åt vilken riktning Ödåkras utveckling kan komma att röra sig i framtiden. Eftersom denna uppsats har sin utgångspunkt i spritfabriken och Ödåkras gamla bykärna följer en skildring kring de officiella planeringsdokumenten som berör just detta område.

# Planer

Denna del är en redogörelse för de plandokument som behandlar Ödåkra och spritfabriken, och vad dessa kommunicerar till allmänheten. Detta är inte nödvändigtvis en representativ bild för vad kommun och myndigheter vill säga i klarspråk men det kan ses som en redogörelse för vad de kommunicerar till allmänheten via de mest omfattande offentliga dokument som finns kring Ödåkra gamla centrum och spritfabriken. Detta kapitel kommer till största del lämnas till att vara en beskrivning, för att först i senare delar tas i beaktande och inkluderas i uppsatsens övriga delar.

# Inriktningar idag: stationsnära planering

I diskussionen kring hur vårt framtida stadslandskap ska formas uttalas stadsutglesning som något som bör motverkas. Dessa resonemang understöds av stadsutbredningens negativa effekter där landförluster, rubbningen av naturliga ekosystem, trafikträngsel och luftföroreningar rubriceras som några av de centrala argumenten (Pacione, 2009:179). Följaktligen så har förtätning idag kommit att bli en central strategi inom samhällsplaneringen. Efter EU:s planeringsstrategier har Boverket lyft fram förtätning som en av förutsättningarna för att nå uppsatta övergripande nationella mål (Boverket.se). Dessa nämnda visioner fäster också avseende vid en grundprincip som bygger på en polycentrisk stadsutveckling och ett stärkt förhållande mellan stad och landsbygd (ESPD, 1999).

Som en typ av kombination mellan trafikplanering och bebyggelseplanering har förtätning i stationsnära lägen på senare år lyfts fram som ett planeringsverktyg för framtiden. Detta går i linje med en ökad tro på järnvägen som ett återupplivat medel för samhällsutveckling. Region Skåne har tagit fram en rapport som syftar till att stärka planeringen i stationsorterna. Den behandlar landskapet kring nio skånska järnvägsstationer i mellanstora orter eller mindre städer och riktar främst in sig på markanvändningen kring dessa stationer men behandlar också tillgänglighetsaspekter. Effektiv markanvändning i stationsnära läge beskrivs i rapporten som absolut nödvändig i arbetet med såväl regionförstoring, minskat transportbehov och för att öka andelen tågresenärer i förhållande till de som använder bil. Det ligger också i linje med den förtätning Boverket uppmanar till i anknytning till de nationella målen, även om förtätning i stationsnära läge som medicin mot stadsutglesning inte

nämns uttryckligen i rapporten (Region Skåne, 2010). För att definiera planering i stationsnära läge lyfter rapporten fram stationsnärhetsprincipen och nämner dess tre övergripande lokaliseringsstrategier:

- Service, såväl kommersiell som offentlig, lokaliseras i direkt anslutning till stationen.
- Personalintensiva arbetsplatser lokaliseras inom gångavstånd, max 600 meter från stationen.
- Bostadsbebyggelse lokaliseras inom gångavstånd, max 1-2 km från stationen.

Rapporten fokuserar ytterst på själva potentialen för stationsnära byggande, men utvecklar inte närmare eventuella komplikationer eller omständigheter som kan vara möjliga stötestenar. Den nämner exempelvis markägoförhållanden och bevarandevärden som två av de främsta hindren för exploatering, men nyanserar inte bilden av hur planerare och utvecklare kan jobba för att balansera förhållandet mellan utvecklingen och dessa nämnda hinder. Vad gäller bevarandevärden talas det ofta om det som faller under riksintressen, men Region Skånes rapport beskriver dem också i mer breda termer som ”kvaliteter som är värda att värna på just den platsen” (Region Skåne, 2010:11). En sådan beskrivning gör dessa värden fullt öppna för tolkning. Generellt lyfter rapporten upp ytterst få aspekter som rör historia, identitet och bevarandevärden. Dock bevisar det faktum att rapporten upprättats att myndigheterna i Skåne har en vilja att återerövra stationsområdena, vilka i många mindre orter länge varit på fallrepet. Följaktligen betyder det att man förr eller senare måste börja greppa frågor om de samhällshistoriska arv och ortsidetiteter som står att finna i just dessa miljöer.

# Ortsanalys Ödåkra

Det kommunala dokument som går mest på djupet och förklarar hur Ödåkra har vuxit fram samt vad det är idag är en ortsanalys från 2004 (Helsingborg Stad, 2004). Denna ämnar till att ge en förståelse för ortens historia och dess aktuella situation för att kunna rubricera förutsättningar för framtida planer och

utvecklingsmöjligheter. Förutom en historiebeteckning innehåller den en redogörelse för hur orten ser ut idag i förhållande till exempelvis näringsliv, servicefunktioner, folkliv och trafikmönster. Dessa olika delar utvärderas sedan och skapar tillsammans en produkt där ortens olika attribut kategoriseras in i starka och svaga sidor:

## Starka sidor:

Ödåkra är en god boendemiljö med ett rikt och brett utbud av både offentlig och kommersiell service.

Ödåkra har mycket goda kommunikationer med anslutning till E4 och E6, samt järnväg med pågatågstation.

Det finns ett bra gång och cykelnät i Ödåkra

Närheten till Väla Centrum har stor betydelse för Ödåkra, både ur servicesynpunkt och som arbetsplats.

Uppdelningen i området ger olika delar av Ödåkra-identitet i positiv mening.

Ödåkra har god tillgång till grönområden och närrekreationsområden.

Den äldre grönstrukturen är viktiga element och ger en särprägel åt Ödåkras gröna miljöer.

## Svaga sidor:

Ödåkra centrum är otydligt, är det Ödåkrahallen eller stationen?

Samhörigheten mellan Björka och Ödåkra är dålig.

Det finns stora brister i kopplingarna till det övergripande vägnätet, särskilt mot Helsingborg och motorvägarna där all trafik i princip ska passera en enda punkt vid Väla Centrum. Trafiken "krockar" också där med trafik till och från Väla Centrum.

Gång och cykelvägnätet brister i kopplingen mellan Norrlyckeskolan och Sporthallen.

Topografin, utbyggnadsperiod och det finmaskiga nätverket har gjort att Björka blivit en egen avskild del av Ödåkra.

Parkmarken är relativt ensartad i bostadsområdena.

Kopplingen och tillgängligheten till omgivande landskap är dålig.

Källa: Helsingborg Stad (2004)

Några av dessa nämnda attribut är idag, 11 år efter att analysen gjordes, direkt inaktuella medan vissa är mer eller mindre inaktuella och flera är fortfarande aktuella. Detta till följd av att nya områden har tillkommit eller att viktiga servicefunktioner har flyttats eller lagts ner, vilket således också påverkat invånarnas rörelsemönster och sociala rutiner. Det har också genomförts vägarbeten vid Väla som lett till att trafikproblemen i dessa delar lösts eller lindrats. I analysens avslutande del presenteras

också, förutom en sammanfattning, fyra övergripande rekommendationer om vad framtida planer för Ödåkra bör fokusera på. Här nämns bland annat byns potential att utvecklas och byggas ut ytterligare, där fokus bör ligga på Ödåkras gamla centrum med närheten till tågstationen och gamla spritfabriken. Vi får anledning att återkomma till ortsanalysen med dess förslag och inriktningar i ett senare skede av uppsatsen.

# Ödåkra i översiktliga plandokumentet

Att järnvägens betydelse för samhällsutvecklingen återigen börjat vidgas blir också tydligt i analysen av de mer omfattande plandokumenterna som rör Ödåkra. Det övergripande styrdokumentet för Ödåkras utveckling, FÖP Ödåkra 1998, revs upp i slutet av 2013 efter rekommendationer från Länsstyrelsen (Helsingborgs Stad, 2013a). En stor del i detta hade den planerade dubbelspårsutbyggnaden mellan Ängelholm och Maria station, strax norr om Helsingborg, som beräknas inledas 2019. Arbetet med denna järnvägsplan påbörjades 2014, dock finns en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av utbyggnaden daterad till 2006 och framställd av Banverket, senare Trafikverket. I denna redogörs för två huvudsakliga utbyggnadsalternativ gällande Ödåkra station. Det ena bygger på att stationen behåller sin nuvarande position medan det andra föreslår att en ny station byggs väster om samhället (Banverket, 2006). I den uppföljande sociala konsekvensbedömningen från 2007 ställs dessa två alternativ mot varandra av samma myndighet. Här bedöms alternativet att flytta stationen förändra Ödåkras samhällsstruktur nämnvärt, vilket antas skulle innebära ”komplexa” konsekvenser för invånarnas sociala kvalitet och kräva omfattande åtgärder. Alternativ att flytta stationen bedöms dock mer långsiktigt och strukturellt (Banverket, 2007).

Går man sedan igenom de övergripande dokument som upprättats under senare tid där Ödåkras utveckling benämns, ges en bild av att planeringen kring Ödåkras centrala delar kring stationsområdet är i något slags vänteläge. Helsingborgs Trafikprogram (2014) betonar att attraktiviteten måste höjas kring stationerna för att öka det kollektiva resandet med tåg. Man poängterar även att planeringsarbetet kring dubbelspårsutbyggnaden har stor betydelse för utvecklingen av stationsområdet i Ödåkra

och att arbetet med systemrapport samt järnvägsplan som påbörjades 2014 behöver ligga till grund för kommunens planer (Helsingborgs Stad, 2014). I aktualitetsrapporten för Helsingborgs ÖP2010 från 2013 uttalades ett behov av att upprätta en utvecklingsstrategi för Ödåkra när ”dubbelspårsfrågan blir aktuell”. Dessa förutsättningar, kombinerat med att tyngdpunkten i FÖP 1998 låg på området kring Väla där förändringar skett, gjorde att beslut togs att enligt Länsstyrelsens rekommendation riva upp denna och låta ÖP2010 gälla för området tills vidare (Helsingborgs Stad, 2013a). Således finns inga aktuella plandokument om Ödåkra som går på djupet.

Så vad säger då ÖP2010 om Ödåkra? Inte speciellt mycket mer än det vi redan gått igenom. Den understryker vikten av att ta fram ett omfattande planprogram för Ödåkra och främst dess västra delar där stationen är lokaliserad. Övrig planering förslås att ske med FÖP 1998 som stöd, men denna har som bekant har upphört. Utöver det nämns kort att framtida bebyggelse prioriteras över den nivå 8-klassade jordbruksmarken runt Ödåkra. Detta med hänvisning till det stationsnära läget. Gällande ny bostadsbebyggelse bedöms samhället ha en kapacitet på runt 1000 lägenheter. Här nämns också att naturreservatet Duvestubbe, som ligger i anslutning till såväl järnvägsspår som tomten för gamla spritfabriken, ska bevaras. Utöver dessa specifika principer följs de allmänna riktlinjer som ligger för hela Helsingborgs kommun. De riktlinjer som är mest intressanta för den här studien är de som hanterar utvecklingen i kommunens stationssamhällen. Här understryks bland annat förtätning av befintlig bebyggelse, prioritering av cykel- gång- och kollektivtrafik och att befintliga kulturmiljövärden ska tas tillvara på. I detta ser dock stadsbyggnadskontoret upphov till möjliga konflikter, med hänsyn till den

småskalighet och äldre bebyggelse som ofta framträder starkt i bykärnorna. Förutsättningarna för förtätning och flervåningshus är i högsta grad platsspecifika och berörda områden bedöms därför behöva studeras med extra omsorg (Helsingborgs Stad, 2010).

I samband med Banverkets MKB 2006 genomfördes också en bebyggelseinventering av stationsområdets kringliggande byggnader. Denna pekade på gamla spritfabrikens huvudbyggnad som en byggnad med stort kulturhistoriskt värde, tillsammans med sex andra byggnader i stationsnära läge som bedömdes ha stort eller högsta kulturhistoriska värde. Ytterligare tretton byggnader i området bedömdes ha kulturhistoriskt värde. (Olsson, 2006)

I slutet av 2013 utreddes ett förslag om planändring för spritfabrikens tomt på begäran av ett externt privat företag, vilket är den senaste planhandlingen som behandlar utvecklingen om gamla spritfabriken specifikt. Syftet, som stadsbyggnadsnämnden beskrev det, var att pröva möjligheten för en utveckling av fastigheten. Förslaget omfattade att det skulle prövas för möjligheter till hotell, upplevelsecentrum, vårdboende eller museum på platsen, samt en koppling till det angränsande Duvestubbe Naturreservat (Helsingborgs Stad, 2013b). Arbetet med att upplåta en ny detaljplan ser dock ut att få vänta på sig. Stadsbyggnadsnämnden pekar även här på behovet av ett övergripande plandokument för västra Ödåkra som grund för en detaljplan för spritfabriken, som i sin tur väntar på nämnda järnvägsplan från Trafikverket och Region Skåne för att kunna genomföras. Med anledning av spritfabriken redovisats som kulturhistoriskt värdefullt område av flera olika instanser bedömer kommunen också att en kulturminnesutredning genomförs. Det

föreslås dock redan i detta planuppdrag att byggnaderna skyddas med bestämmelser kring bevarande.

Förvaltning och utveckling av mark kring stationerna är ofta av komplex natur. Ofta underbyggs denna komplexitet av ett svårbalanserat förhållande mellan en mängd olika intressen. Det faktum att Region Skånes rapport, som ska ses som ett underlag för kommunerna för planering i stationsnära läge, närmast inte diskuterar dessa förhållanden utelämnar en högst relevant signal till kommunerna. Helsingborg Stad skrapar i sin ÖP2010 på ytan kring dessa aspekter, men lämnar det sedan relativt oberört. I förslaget om planändring för marken där Ödåkra spritfabrik står föreslår dock kommunen att en kulturminnesutredning görs, men poängen är att behovet av utredningar kring platsers identitet, kulturhistoria eller sociala värden inte nämns i någon vidare utsträckning i de övergripande planeringsdokumenten. En frånvaro av grundliga utredningar innehållande dessa aspekter som underlag kan sedermera öka risken för att planeringen blir missriktad eller stimulerar konflikt mellan exploatering och lokalinvanare.

# Berättelser

Följande kapitel är i det närmaste helt baserad på intervjuer som genomförts med personer som bor eller har vuxit upp i Ödåkra, eller jobbat på spritfabriken. Kapitlet tjänar flera syften. Ett är att genom intervjuerna försöka skapa ett narrativ kring såväl spritfabriken som Ödåkra med hjälp av invånarnas berättelser. Detta narrativ ämnar till att försöka hjälpa såväl författaren som läsaren att få en förståelse för relationen mellan det givna rummet och människan i det. Ett annat syfte är att försöka diskutera huruvida spritfabriken genererat eller genererar en typ av identitet. Eftersom spritfabriken genom åren har visat två olika ansikten, ett som representeras av aktivitet och ett annat som representeras av tomhet, görs i följande skildring ofta en distinktion mellan äldre och yngre respondenter. Detta för att i ett senare skede kunna diskutera huruvida de som minns spritfabriken som ett blomstrande produktionslandskap och de som vuxit upp kring dess förfall har olika inställning till fabriken och Ödåkras utveckling i sin helhet.



# om fabriken och andan

Som beskrivits i teoridelen via Wheeler och Tuan finns där ett samspel mellan berättelser, plats och lokala samhällsidentiteter. Även om berättelserna inte alltid beskriver exakt hur saker och ting förhöll sig kan de ändå berätta *något* om just hur saker och ting förhöll sig. Bland de som arbetat på spritfabriken är berättelseintensiteten hög och även om dessa berättelser ofta har en komisk underton och kretsar kring något till synes obetydligt, kan de ändå hjälpa oss att förstå något om hur det var på fabriken. Genom dessa berättelser ges också en möjlighet att ta fasta på återkommande platser eller händelser som på så vis skulle kunna uppfattas ha haft särskild betydelse.

En av intervjupersonerna, Jörgen, berättar att han kom till Ödåkra spritfabrik som ung kille i slutet på 60-talet och träffade på ”dessa gamla gubbar som man tyckte var lite speciella. Jag hade jobbat på en fabrik inne i stan tidigare, och man såg lite på dem på spritan som original. Men jag upplevde dem som både roliga och trevliga, och de var duktiga till att jobba.” Evert, som var på spritfabriken större delen av sitt arbetsliv, tänker tillbaks. ”Det var väldigt mycket spex på fabriken. Vi hade en väldigt fin anda och vi umgicks ju många även privat.” Många av historierna kretsar kring just spex och händelser man finner lustiga. En av dessa historier handlar om Kajan Klas och hans liv på fabriken. Denna har dokumenterats i Fleninge Hembyggsförenings årskrönika och står att läsa till höger. Jag kände mig tvungen att höra av mig till författaren för att fråga hur det egentligen var med den här kajan och om den var så tam som den framställs. ”Tam!? Jajaja”, säger han samtidigt som han skrattar och skakar på huvudet. Han berättar om hur det var när de hittade kajan och tog med den till fabriken, varpå den gjorde sig hemmastadd. ”Sedan tog jag med han hem om helgerna. Vi hade han i källaren men ibland kom han upp

och flög runt här i köket”, berättar han. ”Ja, den var ju här lördag, söndag. Barnen var ju så glada i den där kajan.” Jörgen, som bott i Ödåkra större delen av sitt vuxna liv och arbetade på fabriken en kortare period under samma tid, minns också Klas. ”Jaja, fyllekajan! Gubbarna hade väldigt roligt med den. Jag minns hur jag ibland kunde ta en liten brödbit, doppa den i lite spill och sedan ge till kajan. Jo, den var en riktig stämningshöjare.”

## Historien om Kajan Klas

Att kajor byggde bo på spritfabriken var vanligt och det var många gånger en olägenhet. Men en försommardag år 1965 skulle en liten "alikeunges" ankomst för all framtid göra sitt avtryck på Ödåkras fabriken och V&S i hela landet. Att Klas, som han fick heta, var så försiktig, att han hoppade ur boet utan att kunna flyga var bara början.

Kollegan Olle Cronzell ropade en dag på mig, att en fågelunge oroligt sprang runt på gården. Vi tog hand om den lille krabaten och ordnade ett bo till honom på Olles "basabur" på tomgodset.

Vi pillade honom på näbben. Han gapade och vi kunde mata honom med upplösta brödkulor och annat gott. På söndagar fick han följa med mig hem. Han växte snabbt till sig och kunde klara sig själv och hade kvar sitt viste med bo och badkar. Detta använde han flitigt på tomgodset och pysslade med sin samling av stöldgods såsom pennor, cigarettfimpar och tändsticksaskar med mera. Ett av hans många upptåg var att flyga bort till Urania och passa på, när Spritans lastbilar kom och han kunde åka hem sittande på backspeglarna.

En annan dag åkte han truck eller på Kjell-Åke Henrys sons postväska. Kajan Klas visade klart mänskliga drag. Han kunde busvissla och suppa flera dagar i veckan. Vin som spillts vid tappningen eller levererats i kapsyl av vänliga kolleger dracks med behag, särskilt Punsch och Silverrom var favoriterna. Efter intaget flög han gärna upp på en bjälke och kurade ihop sig för en vilopaus. En gång var han försvunnen i tre dagar. Han hade förrirat sig in i Rantzows sädesilo. Vi anande var han var och fick personalen till att öppna. Ut flög Klas direkt törstig och smutsig som han var till sitt badkar.

Efter ett par år kom den stora överraskningen, då det visade sig att Klas hade nedkommit med två vackra ägg. Eftersom vi hade nog med kajor bytte vi ut dessa mot två dvärghönsägg, som kajan Klas ruvade fram. Hon blev betänksam, när hon upptäckte att avkomman inte ville bli matad utan sprang runt och pickade på marken. En person påstod, att han sett hur Klas hade skakat på huvudet och därefter ägnat sig åt annan verksamhet.

En dag blev Klas kidnappad, vilket uppmärksammades i både kvälls- och dagspress. Kvällsposten skrev "En händelse, som kunnat få allvarliga följder inträffade för en tid sedan, då Klas tagit sig en tur neråt samhället och eftersom han var av en människovänlig natur, lät han sig villigt infångas och med bil bli skjutsad till Helsingborg, varifrån han lyckades smita."

När Cronzell på väg hem från jobb, passerade stadsparken fick han se två herrar med vinflaskor leka med en kaja. En vissling räckte och Klas kom flygande och satte sig på Olles axel. Kajan Klas blev hämtad hem till sitt bo och efterlängtnade badkar.

Så kom dagen då fabriken skulle stänga. Vad skulle vi göra med Klas? En flyttning till Falkenberg var inte aktuell. Vi kontaktade Hembygdsparken i Ängelholm, som villigt tog hand om Klas och han verkade trivas. Han kom alltid, när man var på besök och visslade efter honom. Men efter en flygtur över staden landade han på en altan, där några personer brukade ta sig ett glas. Den platsen betraktade han sedan som sitt hem tills han sorgligt nog försvann för alltid.

Källa: Fleninge Hembyggsförening, med tillstånd från författaren.



Men det kanske krävs att man ska ha arbetat där inne för att helt förstå hur arbetarna upplevde och kände för sin arbetsplats. Medan några av de tidigare anställda pratar om god anda, fin gemenskap och en väldigt bra arbetsplats, spekulerar två andra ödåkrabor som inte jobbat där kring frågan hur de anställda egentligen kände för spritfabriken.

A: ” - Undrar om de verkligen har känt så mycket för spritan som arbetsplats nån gång? Jag menar, de hade ju det bra där, jättebra. Men jag tror inte att det var någon sån där kultur kring det.”

B: ” - Nej, för helvete! De gick dit och fick sin lön och de var välförsörjda.”

A: ” - Det enda de behövde göra var väl att vara nyktra.”

Och att vara nykter var inte helt lätt för alla. ”Vissa av gubbarna tyckte nog att det här med att ta sig en snaps var lite utav en förmån”, menar Jörgen. Detta sågs dock inte som något större problem. Upptäcktes det att någon var uppenbart alkoholpåverkad så avskedades vederbörande och kördes hem. De gallrade ut sig själva genom att dricka, menade man. Det fanns också de som försökte smuggla ut sprit, även om respondenterna talade om det som i princip omöjligt. Efter arbetspassens slut var varje anställd nämligen tvungen att trycka på en knapp vid fabriken port för att slumpmässigt mötas av antingen en grön eller en röd lampa. Grönt betydde att det var fritt att gå, röd betydde visitering. ”Jag minns en som hade tejpats en flaska på benet. Han hade fyllt flaskan ända upp och sen satt korken på. Men tejpar man då en fylld flaska på benet, så blir det ju varmt och det vidgar sig. Så flaskan sprängdes ju för den här killen när han stod i porten och väntade och där rann sprit längs benet och ut på marken. Det blev tack och adjö, respass direkt”, berättar Evert.

”Porten” har de flesta av de äldre respondenterna nämnt på ett nästan romantiserande vis i olika sammanhang, vare sig de jobbat där eller inte. Det var här de gick in för att utföra dagens arbete och det var här de stod i kö för att trycka på visiteringsknappen efter arbetsdagens slut. Under mitt besök på hembygdsföreningen ställde jag en fråga kring hurvida de ser på diskussionen att skydda fabriken byggnader med bestämmelser kring bevarande.

A: “ - Nej, vi tycker nog inte det är en bra idé. Den byggnaden jag tänker skulle kunna bevaras isåfall är ju redan riven. Men det har pratats lite om porten, och det tycker jag skulle vara en bra idé.”

B: “ - Ja, den har ju ett värde.”

*Är den symbolisk för arbetarna?*

B: ” - Jaja, det var ju “porten” som man sa.”

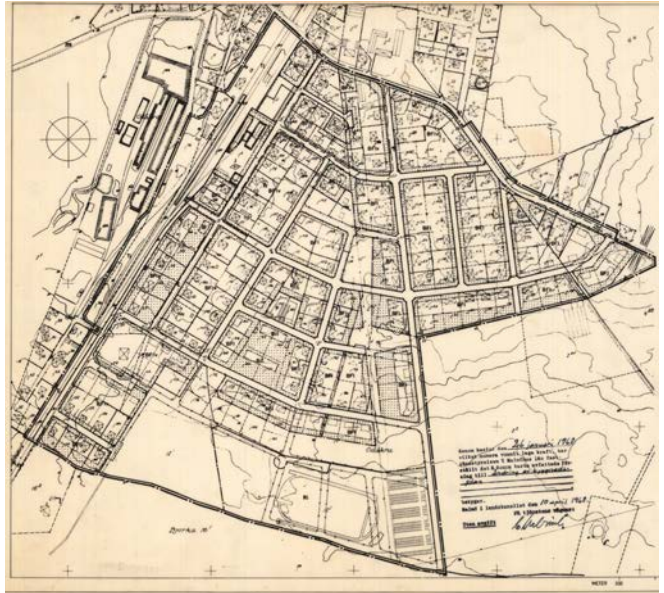


Fabriksarbetare som just passerat porten efter arbetsdagens slut på 70-talet. Källa: Fleninge Hembyggsförening

# om Ödåkras förändring

En stor del av den litteratur som behandlar industriella ruiner lyfter gärna kvarlevornas symbolvärde och hur de samspelar med den omgivande befolkningens identitetstillhörighet. Detta går i hög grad att diskutera i relation till spritfabriken och Ödåkra, men omständigheterna ter sig något annorlunda än i de exempel som redogjordes för i tidigare avsnitt. Miljön där Alice Mah skildrar utvecklingen i Walker, Newcastle-upon-Tyne, präglas av en lång och utdragen omstruktureringsprocess där traditionell industri sakteliga ersätts med ett landskap ämnat för en servicesektor på uppgång. I Ödåkra kan utvecklingen från 1960-talet och framåt också beskrivas som en process, dock inte direkt framkallad av spritfabrikens öde. Här kan man istället diskutera spritfabrikens nedläggning i mitten av 70-talet och det närmast simultana anläggandet av Väla Centrum som symboler för den förändring från bruksort till bostadsförort som samhället redan var mitt uppe i.

Den bebyggelseexpansion som tog fart i Ödåkra i början på 60-talet var i högsta grad driven av inflyttningar, främst från Helsingborg. Under denna tid var Ödåkra centralort i Ödåkra landskommun, och med det ökade skatteunderlaget fick kommunen resurser nog att bedriva planering oberoende av spritfabriken. Högstadieskolan Norrlyckeskolan byggdes 1966 och under samma årtionde byggdes också ålderdomshemmet Tuvehagen samt ett nytt verksamhetscentrum som inrymde post, bibliotek, bank och mataffär. Det planerades för att Ödåkra skulle växa, vilket visar att det fanns ett tryck på att flytta dit. Något som enligt Nils, en äldre generationens lokalinvånare som bott i trakten hela sitt liv, sågs med positiva ögon av Ödåkraborna. ”Jo, men det gillade vi nog, att det blev lite större. Skolorna blev ju bättre och affärsrörelserna fick ju mer i och med att det kom fler folk.” Tidigare redogjordes för några av de drivkrafter som låg bakom



Detaljplan över villaområdet i östra delarna av Ödåkra från 1968. Expansionen av området är här i sin sluffas och flera av tomterna i området östra och södra området är utmarkerade men ännu ej bebyggda. Källa: Helsingborgs Stad

stadsbornas vilja eller möjlighet att flytta ut från staden. En av dessa var det ökade bilinnehavet, vilket också ofta lyfts fram i intervjuerna, här av Evert. ”Det var många Helsingborgare som jobbade på spritan och tog bilen ut hit. Samtidigt var det ju många som flyttade hit som jobbade på Findus i Bjuv eller i Helsingborg, och de tog bilen dit.” Friheten som bilen skapade stärkte således Ödåkras band till Helsingborg och utarmade samtidigt järnvägens betydelse. Det blev allt mer ett faktum att Ödåkra gick mot att vara en bostadsfört eller sovstad till Helsingborg under de kommande årtiondena. Under mitt samtal med Jörgen kring Ödåkras förändring från 60-talet och framåt styrker han detta påstående. ”Jag har bott här i snart 35 år nu, men jag har ju ändå inte den där riktiga känslan för byn. Jag är ju i grunden helsingborgare och brukar säga att jag bara intager dygnsvilan här ute.”

# om fabriken nedläggning

Beslutet om att lägga ner spritfabriken togs i mitten av 70-talet, men det officiella datumet är satt till 1:a januari 1977. När jag frågat folk om vad som föregick nedläggningen har jag mötts av varierande svar. Bland annat lyfts disponent Stenbergs avsked fram som något som betydande. Rune, en äldre generationens invånare med såväl släkt och bekanta som arbetat på spritan, berättar. ”Stenberg var ju en stenhård person. Han trampade man inte på fötterna. Men när han slutade i mitten av 50-talet så blev det lite slappare. Man säger ju ofta att hade Stenberg vart kvar, så hade fabriken inte lagts ner. Han var så stark. Efter Stenberg började man lägga ner saker. Punschverksamheten lades ned på 60-talet och sen rullade det på.” Även om detta visar hur stor respekten var för disponent Stenberg så kan detta ensamt knappast förklara nedläggningen. Rune lämnar också en annan mer trolig förklaring som handlar om vad man kan benämna som en strukturförändring eller centralisering av industrin, vilken krävde att fabriken omlokaliseras. ”Det fanns ju spanska och italienska lantviner som kom på fat och tappades i Ödåkra. Detta var de sista vinerna som kom på fat. Sen fanns där en tanke om att man istället för att leverera vinerna på fat med järnväg, skulle leverera dem med båtar på samma sätt som man skeppade olja. Och då behövdes ju en hamn. Falkenberg låg ju därför bra till. Så berättas det, och det är säkert alldeles sant. Men så fanns det ju också en annan kraft bakom detta och det var ju regeringen. Framförallt finansminister Sträng, som hade lite kontakter med Falkenberg.”

Beslutet om nedläggningen mottogs givetvis ganska dåligt på spritfabriken, men de anställda fick erbjudande om att flytta med verksamheten upp till Falkenberg. ”Jo, det var vemodigt. Och det var inte många som flyttade med upp till Falkenberg. Man hade ju barnen att tänka på, vi hade ju ett liv här. Annars hade jag kanske

flyttat med, man vet aldrig. Men det var ju ingen större landssorg på byn”, berättar Evert. Nej, för Ödåkra som ort var fabriksnedläggningen inte lika betydande som den skulle ha varit några decennier tidigare. Vid det här skedet hade det redan hänt så mycket runt omkring och byn hade relativt snabbt gått mot att få en annan funktion än den som bruksort. Nils funderar: ”Att byn hade vuxit såpass utan inflytande från spritan var nog ett lyckosamt sammanträffande. Många som flyttade ut hade nog också redan jobb i stan, och den generation som kom var kanske inte så intresserad av fabriksarbete heller för den delen.” Jörgen är inne på en liknande linje. ”Många utav de som jobbade där var nog från en äldre generation, och det var nog inte så expansivt så att ungdomarna drogs dit. Och det var ju ingen verksamhet som hade tiden för sig egentligen, så nedläggningen var nog naturlig. Inventarierna sjöng nog också på sista versen.” Inte långt före beslutet togs om att stänga spritfabriken öppnades 1974 portarna till köpcentrat Väla Centrum. Detta skulle senare visa sig ha en stor inverkan på byns struktur och sociala mönster.



# om Väla Centrum

Eftersom allt fler människor flyttade till Ödåkra är det en rimlig tanke att det skulle ha lett till ökat liv och rörelse i bykärnan. Så blev det inte. Idag har många verksamheter flyttat från byns gamla kärna eller lagts ner och det finns flera vakanta affärslokaler. Innan Väla Centrum öppnade var det ingen diskussion kring vad som var Ödåkras centrum, eftersom det bara fanns ett. Nu råder istället delade meningar. Medan någon säger "Väla är inte centra för Ödåkra utan Ödåkra är byn vid Väla", så säger en annan att "det är nog så att Ödåkra centrum har flyttat till Väla." Geografiskt så ligger det inom byns gränser, på gång- eller cykelavstånd från de flesta hushållen i byn vilket gör det rimligt att kalla det för byns centrum. Det är också här de flesta jag talat med handlar sina dagligvaror och kanske lite därtill. Dessutom har Ödåkras distriktssköterskemottagning flyttat dit. Men flera av de ödåkrabor jag pratat med har en tvetydig inställning till Väla Centrum. Jörgen menar exempelvis att "det har ju egentligen inte något med Ödåkra att göra. Av en händelse råkade det hamna där, ligger bra vid motorvägen, sen har det blivit en enorm utveckling. Jag tror knappt att de som åker till Väla har en aning om att där finns en "håla" som heter Ödåkra precis innanför." Stefan, en inflyttad ödåkrabo i medelåldern, är inne på en liknande tanke. "Pratar du med folk utifrån och säger 'jag bor i Ödåkra', då tänker de 'jaha, jaha, hmm.. Ödåkra' och funderar. Sen säger man Väla Centrum och då reagerar de liksom 'just det, Väla, ja!' Då går ljuset upp för dem." Ödåkraborna verkar genom respondenterna inte vara direkt positiva till hur det har utvecklats, trots att Väla Centrum nyttjas i hög grad och många uttrycker att det är skönt att ha närhet till allt man kan tänkas behöva. Denna relativt negativa syn på utvecklingen är något som går över generationsgränserna. Christan, en yngre intervjuperson bosatt i Ödåkra, uttrycker sig så här: "Jag tycker det är tråkigt att mycket av Ödåkras utveckling rör

sig upp mot Väla och att mer verkar komma att handla om det. Personligen har jag inget vidare intresse av Väla. Samtidigt dör bykärnan ut, och vore det inte bättre om man satsade mer på att ta tillvara på karaktären i Ödåkra?" När jag frågar Evert om relationen mellan Ödåkra och Väla blir svaren något delade.

" - Jo, men Väla har väl lite del i Ödåkra."

*Känns det som att centrum för Ödåkra har flyttats?*

" - Till Väla, ja."

*Tror du att Ödåkra centrum kommer livas upp igen?*

" - Nej, det tror jag inte. Det skulle inte fungera som det är nu."

*Tycker du det känns "okej" att centrum mer och mer upplevs vara vid Väla?*

" - Nej.. Eller för oss i den här åldern så spelar det ju ingen roll, men för de yngre hade det ju vart bättre om det hade vart här i byn. Men de bygger ju mer och mer däruppe. Det är bara så."

I denna konversation kan man utläsa att där finns en acceptans av omständigheterna och att Väla har blivit så överväldigande och stort att det inte finns något att göra åt situationen. Så länge Väla finns i anslutning till Ödåkra så finns också nästan all nödvändig kommersiell verksamhet i närheten av ödåkraborna. Det kan också vara så att frågan är felställd. Många nämner att de gärna skulle vilja ha en mer levande bykärna, men kanske inte nödvändigtvis på bekostnad av Väla. I det här vilar ett visst ansvar på invånarna själva. En anledning till att vissa av verksamheterna i centrum tvingats lägga ner eller flytta beror förmodligen också på att de är utkonkurrerade av just Väla eller annan externhandel. Att återigen fokusera på bykärnan och att göra något åt det stationsnära läget vore därför, att döma av intervjuerna, något som skulle välkomnas av ödåkraborna.

# om Spritan idag

Medan allt fler människor besöker Väla Centrum och underbygger dess fortsatta expansion står gamla spritfabriken på motsatt sida av Ödåkra och förfaller. Sedan fabriksverksamheten lades ner har byggnaderna delvis använts som lager eller till mindre verksamheter under perioder, men inga bestående verksamheter som nyttjat hela området. Idag är den helt tom på verksamheter, och rörelsen kring fabriken är mycket liten.

När jag frågat intervjupersonerna angående spritfabrikens närvaro och betydelse för Ödåkra idag ger de först ofta en relativt frågande respons, eller svarar på vad de tycker bör göras åt den. I synnerhet de som tillhör en äldre generation. Medan Jörgen menar att ”vi som är inflyttade i början på 80-talet tycker nog bara att det är en tråkig byggnad som står där, som man lika bra kan riva”, så svarar Evert som bott i Ödåkra i över 50 år, samt jobbat länge på fabriken att ”det känns beklagligt hur det ser ut. De skulle ju ha rivit det. Där är ju ändå ingen idag och det vansköts ju något makalöst. Så de skulle iallafall ha rivit ladorna, och kunde de gjort lägenheter i det nya de byggde -39 hade det vart fint. Där är ju fina utrymmen” När jag sedan följer upp med att fråga den sistnämnda mer ingående om vad han tror att ödåkraborna känner för fabriken utspelar sig följande konversation:

”De tycker att det är skit, rent ut sagt. De som kände för spritfabriken är ju borta. Det är ju nya människor som bor här. Ju äldre man är, ju mer är det ju en fast punkt i byn. Men för ungdomarna idag är det ju inte det.”

*Ja, vad tror du ungdomarna tycker om fabriken?*

”De vill riva skiten!”

*Men det vill egentligen inte du göra i sin helhet?*

”Jo. Det hade väl vart det allra bästa, om nu de inte kan göra nåt åt det.”

I dessa anföringar finns en del intressanta ställningstaganden och reaktioner. Ett är att den första reaktionen på frågan om vad fabriken betyder nästan alltid, och relativt snabbt, landar i en åsikt kring dess öde. Det talas om vad man tycker ska hända, snarare än att tala om hur det relaterar till byns prägel eller identitet. Man kan således hävda att deras svar kring fabriken betydelse ligger inom dimensioner som rör praktik och funktion. Har den ingen funktionell roll att spela så betyder den ingenting och då bör man handla på ett eller annat vis, utefter det. Detsamma gäller även motsatsen, visar det sig möjligt att göra något med byggnaderna så handla istället utefter det. Givetvis kan ett fåtal personer inte återspegla resonemangen för en hel grupp, men det kan ändå säga något om generationella skillnader i synen på Spritans betydelse när man sedan lyssnar till de yngres utläggningar.



I de yngre respondenternas funderingar kring vad fabriken betyder idag landar de direkta svaren istället mer i dimensioner som berör känslor, identitet eller vilken karaktär byn visar upp med Spritan. ”Jag tror inte den betyder så mycket. I det skicket den är i idag så drar den snarare bara ner Ödåkra. Det känns lite mer deppigt just för att den står där och förfaller. Jag tror i alla fall att den har en nostalgisk betydelse för vissa, men den har inte det för alla.” Orden kommer från Gabriella, en numera utflyttad som spenderade sina 20 första levnadsår i byn från och med slutet av 80-talet. Christian, som är född några år tidigare på 80-talet rör sig inom samma sfär. ”Man ser ju fabriken tydligt, och de som anländer till centrala Ödåkra med tåg eller bil ser den tidigt. Vilka signaler sänder det egentligen? Jag tror inte att det ger en speciellt bra bild av samhället.” Han uttrycker sedan också att han inte tror att folk bryr sig avsevärt. ”Men jag tror ju att den äldre generationen bryr sig på ett annat sätt. Att de känner mer för den.” En annan yngre respondent, Linus, menar likt de andra yngre respondenterna att han tror den betyder mer för Ödåkras äldre generation. Men efter att ha funderat kring Spritans mentala betydelse kommenterar han, likt den äldre generationens respondenter, också dess praktiska betydelse. ”Spritfabriken har säkert stor betydelse för äldre, som var med under ”the hayday”. Eftersom det är en del av kulturarvet och som kan fortgå genom att de äldre har möjlighet att berätta för sina barn och så vidare. Men om den har någon praktisk betydelse förutom minnet idag, det är svårt att säga. Den lockar ju inte direkt människor hit längre.”

# om interaktionen med fabriken

När jag talar med respondenterna om hur, eller i vilka sammanhang, de interagerar med fabriken idag nämns den ofta som något man passerar när man är ute och går eller på väg till Duvestubbeskogen, det angränsande naturreservatet. Utöver det ser man ingen direkt anledning att befinna sig där. Några av de som vuxit upp i Ödåkra efter att fabriksverksamheten lades ner uttrycker dock att de som barn hade en viss nyfikenhet inför fabriken. Gabriella växte upp på 90-talet, och tänker tillbaka på hennes relation till fabriken under barndomen. ”Som barn reflekterade jag inte så mycket över vad det var, men jag visste om dess existens. Och när jag gick förbi sneglade jag alltid nyfiket dit. Jag minns från skoltiden att de ”coola” killarna pratade om att bryta sig in på den där övergivna fabriken.” En av dessa killar kan möjligen ha varit Linus som är några år äldre än Gabriella. Han berättar att ”vi var mest utanför och kanske att man ibland smet in bakom nåt staket eller nåt sånt.” Christian berättar att han hade en vän som bodde nära fabriken och att de ibland använde den stora ytan alldeles framför fabriken när de umgicks. Han berättar vidare. ”Sen låg ju fabriken mellan skolan

och Duvestubbeskogen, och dit gick vi ju ibland med skolan. Minns att jag tyckte det kändes som att det låg något skumt över hela byggnaden.” Detta är något som också Linus trycker på samband med att han funderar på sina gamla minnen från platsen. ”Hela området var inhöljt i mystik på något sätt. Det hade nästan en atmosfär av obehag och fara.” Dessa två sistnämnda citat återspeglar något som alla på olika vis har uttryckt. Att spritfabriken idag ger invånarna känslor som på olika vis är kopplade till obehag. Gabriella, som tidigare nämnde sin nyfikenhet för spritfabriken som barn, menar att hon samtidigt upplevde att ”det kändes lite förbjudet där, och lite kusligt. Jag tyckte att den låg på ett otäckt och ensligt ställe och det har liksom inte varit så mycket rörelse där. Fick också höra av folk i min omgivning att ’jag ska inte vara där’, och att det hade hänt lite fuffens saker där inne som knarkhandel och sånt. Men det var inget jag förstod som barn.” Vidare förklarar hon att hon tror att det var konflikten mellan förbudet och nyfikenheten och hur de gav varandra kraft som gjorde platsen lite spännande som barn.



Förskoleklass ute och promenerar med spritfabriken som kuliss.



Men det är inte bara barn eller unga som tycker att platsen förmedlar en något otäck och kuslig känsla idag. Under mina intervjuer har jag hört många olika spekulationer kring vad som faktiskt försiggår innanför fabriken väggar. En lokalinvånare i övre medelåldern berättar att han brukar promenera förbi med sin fru emellanåt, men bara under dagen. "Nu går ju inte vi inte där sent på kvällarna, men skulle man göra det skulle det nog kännas väldigt obehagligt. Det är ju lite spökslott över det hela." Här används ett ord som pekar på "spökande" för att uttrycka det obehag och den otrygghet som spritan kan ge vissa. Ordet "spöka" benämner i sin tur en rädsla för övernaturliga fenomen, det vill säga saker som står utanför vår begreppsvärld och vi inte förstår. Gabriella sätter ord på just detta och förtydligar således den känsla av obehag som uttrycktes i föregående citat. "Det är väl så med övergivna platser att man vet inte vad som lurar där bakom och det är den känslan tror jag, ovissheten, som har gjort Spritan lite läskig."

De olika respondenterna uttrycker dock denna känsla på olika vis. Medan vissa talar om det svepande och abstrakta obehag som beskrevs ovan talar andra mer konkret om vad som skapar denna otrygghet. Några av intervjupersonerna pratar om bränder, porrklubb, knarkhandel, skottlossningar och en mötesplats för kriminella gäng i allmänhet när jag frågat om de upplever någon otrygghet i relation till Spritan. Vissa menar att en hel del av det säkert bara är rykten och uttrycker sig lite försiktigt att "man inbillar sig att det finns lite halvkriminella typer som har det som tillhåll. Det brukar väl samlas såna typer på sådana platser. Där kan man ju vara i lugn och ro och vara i fred och göra saker man inte borde göra." Orden kommer från Jörgen. Andra

hävdar att "de minsann sett ett och annat i området." Dagny, som bott i Ödåkra sedan förra seklets mitt och har nära släktingar som arbetat på fabriken under en längre tid, menar också "att där har ju vart poliser och gått rundor och är där fortfarande ibland. Vad som händer det vet vi ju inte. Och man har ju inte med det att göra". Det är inte heller svårt att förstå den otrygghet och oro invånarna uttrycker inför spritfabriken efter att ha dykt ner i Helsingborgs Dagblads digitala arkiv på internet. Många av de artiklar som rör Ödåkra och spritfabriken handlar om incidenter kring fabriken som föranletts av informella och ofta kriminella verksamheter och genomgången av medierapporteringen tar upp flera av de fall invånarna nämner. Genom media styrks därför också bilden av spritfabriken som något som ger uttryck åt en otrygghet för omgivningen.



Några av rubrikerna i HD som berört Ödåkra spritfabrik de senaste två åren. Källa: Helsingborgs Dagblad

# om vem som bryr sig

Det har genom invånarnas sätt att uttrycka sig tidigare i detta kapitel, framgått att respondenterna inte har speciellt långt till en åsikt kring vilket öde fabriken borde ges. Många gånger har respondenten olika åsikter, beroende på om denna talar utifrån sin personliga inställning eller om de rent hypotetiskt spekulerar kring vad som är mest lämpligt för Ödåkra och dess invånare. I ett tidigare stycke återgavs en konversation där jag frågade Evert om vad han tror spritfabriken väcker för känslor, varpå han menade att den yngre generationen i Ödåkra vill riva byggnaden och att han själv tycker detsamma, om de nu inte kan göra något annat. Jag följde upp med att fråga om han trodde att spritfabriken hade något värde för invånarna, något att bygga på i framtiden.

”Jag tror inte att den har ett värde för invånarna. Vi är ju bland de sista som har anknytning till fabriken. De yngre struntar ju i det.”

*Tror ni att folk är medvetna om fabriken historia och vad den betytt för Ödåkra?*

”Nej, det tror jag inte att de är. Här är ju mycket nyinflyttade. De skiter ju i Spritan.”

Ett tidigare citat från Jörgen visar att han är inne på samma linje, att folk struntar i fabriken och vill ha bort den. Av de intervjuer som genomförts att döma så är dessa antaganden delvis sanningsenliga, men inte nödvändigtvis efter de mönster som målas upp av respondenterna. Samtidigt som också de yngre tror att Ödåkraborna i allmänhet inte bryr sig om Spritan tror de ändå, som tidigare visats, att den äldre generationen bryr sig utifrån nostalgiska perspektiv. I själva verket representeras den nostalgien som faktiskt uttrycks till största del av intervjupersoner från den yngre

generationen. Gabriella går rakt på sak när jag frågar om vilka värden hon upplever i relation till platsen och fabriken: ”Jag tycker att den har ett nostalgiskt värde, och det blir ganska spännande när man tänker på att fabriken har en sådan historia och att Ödåkra har vart betydelsefullt och kanske ganska levande. Tänk när den var igång och när det kom rök ur skorstenen och fabriken gav liv till byn. Det känns så långt borta. Nu finns ingenting i Ödåkra centrum som har den pulsen. Noll puls. Och det är så sorgligt. Jag tror att det var jätteannorlunda innan. Och jag önskar så att den var igång igen.”

Christian pekar på liknande värden, men något mer nedtonat. ”Spritan är ju på nåt sätt ett signum för Ödåkra och byns historia. Det finns ju ett kulturvärde i det så jag tycker det är synd att det inte görs något där.” Påståendet att den yngre generationen unisont skulle sakna förståelse för eller strunta i fabriken och dess historia i relation till Ödåkra är att döma av intervjuerna därför inte helt sant, även om det med all säkerhet finns de som gör just detta. Linus resonerar exempelvis något mer dämpat kring fabriken värden, även om han menar att någon form av värde existerar. ”Jag kan inte se att det finns nåt större värde just nu, om jag ska vara ärlig. Om de inte hade gjort om det till någon slags historiskt industrimuseum för att visa på hur det en gång var. Minnena och historierna finns ju också kvar, och det är väl också ett värde i sig.”

De äldre intervjupersonerna uttrycker inte nostalgi eller känslor för fabriken lika direkt även om de absolut kan skönjas mellan raderna gömmande sig bakom en viss tvetydighet. Så här säger Jörgen: ”Jag har ju bara jobbat där en kortare tid, så jag ser det väl mest som en gammal

byggnad men jag vet ändå hur viktigt det har vart en gång i tiden, och minns hur det var full verksamhet. Det gör det lite tråkigt att se.” Han tillägger sedan, ”men jag är ju inte sådär nostalgisk egentligen. Är det gammalt skit så riv det.” I samtalen med Evert görs denna ambivalens sig ännu tydligare. Vid ett par skeden i vår intervju menar han att byggnaden som uppfördes -39 är en fin byggnad och borde kunna göras om till lägenheter, vid flera andra skeden uttrycker han att det borde rivas. När jag sedan frågar om tanken på att riva fabriken inte känns jobbig svarar han: ”Nej, inte som det ser ut idag. Absolut inte. Det är 40 år sen nu, och det händer ju ingenting.” Vid det här laget är jag relativt oförstående till vad ambivalensen grundas i och jag funderar på huruvida Evert och de som arbetat längre vid fabriken har några känslor kopplade till den överhuvudtaget eller om de mest bara ser den som något som en gång givit dem arbete. Efter mitt samtal med Evert erbjuder han sig att följa med mig ner mot stationen och tillsammans ta en tur runt spritan. När vi får syn fabriken runt en husknut uttrycker jag att det är mycket klotter på fasaden, för att få igång en konversation. Everts svar är koncist och direkt: ”Ouh, här är så förstört!” Det är som att han sedan successivt under vår tur byter ton och så småningom visar ett annat förhållningssätt till fabriken. Detta på ett sätt som skapar en större förståelse

kring vad hans tidigare tvetydighet legat i. Under tiden han berättar kort om byggnadernas olika funktioner och platser varvas spontana känslouttryck in. ”Ja, du ser ju hur det ser ut här. Det är ju förfärligt.” Dessa uttryck ökar med tiden i såväl frekvens som intensitet. ”Titta här är rutorna sönderslagna på varenda fönster och persiennerna hänger utanför. Ah, det är ju sorgligt att se! Det är helt sjukt!” När vi kastar våra sista blickar på fabriken innan vi ger oss av är Evert såväl smått upprörd som uppenbart plågad. ”Som här ser ut! Det har stått så sen -75, det är ju sorgligt nåt in i helvete. Varför i helvete river dom det inte?”

Vad spritfabriken betyder för Evert blev tydligare genom ordvalen såväl som kroppsspråket och detta skedde först när han fick befinna sig i spritanområdets verkliga landskap. Efter att ha besökt området tillsammans blev tvetydigheten han tidigare visat något mer begriplig och den uttryckta önskan att riva det likaså. Plågan i att bevittna förfallet hos något som vart en stor del av hans liv är möjligen det som skapar en önskan om att bara göra slut på lidandet. När Evert å andra sidan inte befann sig i det faktiska landskapet utan vid köksbordet kunde tendenser till viss tillförsikt varvas med en lägre grad av den upprördhet som gjordes så tydlig på plats.



# om framtidens Spritan

Under detta kapitel har flera av respondenternas åsikter kring vad de tycker att man bör göra med spritan redan presenterats. I de fallen har yttrandena dock varit knutna till frågan om fabriken betydelse och vilka känslor den ger invånarna idag och inte till frågan om Spritans framtid, vilken har varit en senare fråga på min intervjuguide. Anledningen till att jag ställt den direkta frågan om vad just de tycker vore det mest lämpliga ödet för Spritan är att jag ville få fram mer konkreta och nyanserade svar som rör deras syn på framtidsutsikterna för området. Det ger också en hint om hur respondenternas idealbild för det framtida Ödåkras ortskärna ser ut. Utifrån dessa svar kan generationella mönster urskiljas, vilket också tidigare snuddats vid, angående vilka som tar upp rivning som alternativ. Majoriteten av de äldre respondenterna nämner det självmant som ett alternativ, medan majoriteten av de yngre respondenterna inte nämner det alls och snarare tenderar att fokusera på vad lokalerna skulle kunna användas till. Denna del fokuserar dock inte nödvändigtvis på just den smala frågan som rör rivning eller inte, utan diskuterar snarare platsens framtida permanens.

I ett tidigare kapitel nämndes att Helsingborgs Stad 2013 utredde ett förslag om planändring för spritfabrikens tomt på begäran av ett externt privat företag. Detta är detta enda officiella ärende som presenterar ett konkret förslag kring Spritan, vilket också gör det till det enda dokument som ödåkraborna kan ta ställning till. I mina intervjuer har jag inte tagit upp detta ärende men i ett par fall har detta lyfts självmant av respondenten i samband med diskussionerna kring framtiden. Stefan, som har ett intresse för frågor kring byns utveckling, menar att det hade vart underbart om ens något av detta blir verklighet. Men han är skeptisk. ”Det är ju helt upp i himlen de här planerna tycker jag. Nej, ett hotell med 125 rum. Vem ska

bo där?” Nils är inne på samma spår men har en något mer positiv inställning till förslaget. ”Ödåkra ligger ju ändå ganska nära centrum så det kanske är ett bra läge för ett hotell. Men ja, det är ju Helsingborg som får försörja det med järnvägen och bättre kommunikationer. Byn kan ju inte upplyfta ett helt hotell.”

Respondenternas egna tankar om vad spritanområdet skulle kunna rymma i framtiden skiljer sig till viss del och varvar optimism med tvivel. Jörgen lyfter fram några lyckade lokala exempel där man renoverat industrilokaler och givit dem en helt ny funktion. Han nämner gamla Tretorn, den tidigare gummifabriken i centrala Helsingborg, som blivit universitetscampus och gamla varvet i Helsingör som blivit kulturhus, men påpekar också att dessa ligger i centrala lägen. Jörgen fortsätter: ”För vem vill åka ut här? Men det går kanske att göra nåt åt det, inte kulturhus men nåt annat. Om det är i så pass bra skick att man kan lösa det. Det har ju pratats lite om det under årens lopp, lite allaktivitetshus och sånt där, men det kostar ju. Vem ska stå för det?” Dessa retoriska frågor med en underton av tvivel är ständigt återkommande under diskussionerna om framtidens spritanområde i mina intervjuer, i synnerhet hos den äldre generationens respondenter. Evert uttrycker sina tvivel angående området på samma vis, om än något mer impulsivt. ”Riv det! Vad fan ska de göra med det? Sen affären och det vid Ödåkrallen, vad ska de göra där? Nej, det kommer aldrig gå.” Det ska krävas att jag ställer en tydlig fråga om vad han tycker bör göras efter att man rivit det för att närma sig hans tankar kring platsens nästa permanens, varpå han uttrycker en tanke han redan vart inne på. ”Lägenheter hade ju vart fint. Det är ett bra läge nära Duvestubeskogen och järnvägen.” Dagny menar att man eventuellt skulle kunna göra någonting av

byggnadskropparna men hennes tvivel grundas snarare i att det förmodligen redan är försent. ”Det har stått för länge antagligen, men det är ju fina byggnader. Det ser ju fint ut med tegelstenen och allt och det skulle kanske kunna tas tillvara på.”

Som tidigare nämnt fokuserar de yngre respondenterna i intervjuerna mest på vad lokalerna kan användas till i en helt eller delvis bevarad struktur. Även om det uttrycks viss pessimism i varierande grad mellan respondenterna. Christian menar att han ser ett kulturellt värde i platsen som borde utnyttjas men funderar också på vad som egentligen är rimligt att göra. ”Det borde ju inte vara så svårt att få till någon typ av museum i en del av lokalerna. Ett spritmuseum där de går igenom tillverkningen och sånt. Det hade intresserat mig. Och sen lite kontors- industri- och lagerverksamheter runt om.” Intressant är att denna tanke till största del förespråkar ett förestående av verksamheter som på ett eller annat vis lyfter fram spritanområdets tidigare produktionslandskap snarare än de tjänste-, service- eller konsumtionssektorer som till stor del betecknar och huserar i 2000-talets produktionslandskap. Lika intressant är det därför att Gabriella beskriver sitt framtidsideal för spritanområdet i liknande termer. ”Det ideala hade vart om nåt företag hade velat börja använda det. Helst till nån form av produktion så att det liknar dess ursprungliga form och återgår till nåt liknande. Jag vill att det ska komma rök ur skorstenarna och att folk ska gå dit för ett arbetspass.”

# om kommunen och myndigheter

Så när som alla intervjupersoner trycker på att det allra viktigaste är att ett beslut fattas kring Spritans framtid. Det är uppenbart att närmare 40 år av ovisshet och kontinuerligt förfall skapat en likgiltighet men också en viss indignation kring spritfabrikens öde. Det sistnämnda uttrycks sällan ordagrant men att döma av den retorik som används för att föra fram vissa argument och åsikter görs detta ändå relativt märkbart. Och det är oftast Helsingborgs Stad som är offer för invånarnas spåkelder. Missnöjet med hur kommunen hanterat Ödåkra spritfabrik uttrycks allt som oftast när jag i intervjuerna ställer frågan vem de tycker bär ansvaret för att någonting ska hända. Jörgen ger sig i en kritik som pekar på hur kommunen prioriterar. ”Ansvaret ligger på Helsingborgs stad. Det är ju de som missköter dessa mindre ställen, det satsas ju mest i Helsingborgs innerstad. De här orterna ute i ytterkanten har ju inte högsta prio precis. Det känns inte rättvist.”

Förhållandet mellan kommunen och nuvarande markägare är ett annat ämne som ofta lyfts. I samband med det tycker Gabriella att också ödåkraborna ska ha ett ord i frågan. ”Helsingborgs stad har ansvaret tillsammans med markägaren för att något ska hända. De borde prata ihop sig. Men egentligen borde Helsingborgs stad besluta om något som är bra för helheten, som är bra för många. Fråga ödåkrabor vad de tycker och sedan utgå från det. Det är ju de som ska använda platsen sen.” Även här läggs det tyngsta ansvaret på kommunen. Jag ställer samma fråga till Evert och han är än mer tydlig med vem han tycker att ansvaret vilar på. ”Det är kommunen, absolut.” För att försöka få ett mer nyanserat svar påminner jag honom om att det inte är kommunen som äger tomten. Svaret kommer snabbt: ”Nej, de har ju sålt det till han

tysken där, men så som han sköter det så kunde de ju satt en gräns för det. Säg att ’-Nu får du fan ta och styra upp det här.’ Faktum är att i december 2014 gjorde kommunen en utredning om ett rivningsföreläggande för en av ladorna på tomten, samt hotade om viten för vissa förseelser som pekade på den allmänna ordningen på fabriksområdet. Detta efter flera anmälningar om klagomål, bland annat från Ödåkraregionens Framtid (ÖRF). I artikeln kring ärendet som Helsingborgs Dagblad (HD) publicerar uttalar sig ÖRF:s ordförande Arne Svensson och delar ut en känga till kommunen. Han menar att ”förfallet har pågått sedan fabriken stängdes och man borde ha reagerat tidigare från kommunens sida” (HD, 20/12-2014). Jörgen är inne på samma linje. ”Det är egentligen skandal att Helsingborgs stad bara lät fabriken förfalla. Hade man tagit tag i det från början tror jag att det hade varit något mer positivt kring det idag.” Det är inte bara för hur det hela hanterats genom åren sedan nedläggningen som kommunen får kritik. Två lokalinvånare jag talade med tror att fabriken kommer få stå och fortsätta sitt förfall under en överskådlig tid. Här antyder de att de tycker att det är kommunen som bär ansvaret för att upprätthålla en god relation med markägaren och att detta inte görs.

A: “ - Han som äger den idag hade nog tänkt att göra sig en förmögenhet på det.”

*Tror ni att han kommer göra en förmögenhet då?*

A: “ - Nej! Kommunen gör allt för att inte komma överens med honom.”

B: “ - Det är låst totalt.”

*Så ni tror att det kommer få stå så här ett bra tag till?*

B: “ - Ja, det tror jag.”



Att en så stor del av kritiken för hanteringen av Spritan riktas mot kommunen är på sina vis anmärkningsvärt, och det intressanta i det är att de andra aktörerna verkar glömmas bort. Detta mönster är mer utbrett bland den äldre generationens respondenter, där konversationen ovan närmast verkar ta fastighetsägaren i försvar och beklaga att kommunen ger denne problem. Om denna kritik mot kommunen samt försvaret av markägaren är ett arv från brukssamhällets ideal där ”bruksägaren” såg till att tillgodose det omgivande samhällets behov är oklart, men tanken är inte orimlig. I synnerhet inte om man ser till aktningen för tidigare disponenter, inte minst nämnde Stenberg, på spritfabriken och deras arbete för Ödåkras utveckling. Detta bör dock ses som en associationsbana snarare än som något gällande. Och när det rör fabriken faktiska och dagsaktuella tillstånd riktas kritiken också mot markägaren. Evert var inne på det först efter att jag delvis ledsagat honom dit, men en ödåkrabo som uttalade sig i HD (4/8 - 2015) är mer tydlig i sin kritik: ”Det minsta man kan begära av ägaren är att han håller området stängt, men inte ens det gör han.” Dagny uttrycker också ett visst missnöje mot ägarens hantering av området men riktar i andra ledet ändå kritik mot kommunen. ”Han som äger det nu, gör han nåt åt det? Sköter han det? Nej, det gör han inte. Men det är ju så att andra som har hus som man låter förfalla, det får man ju inte lov till. Så det är ju svårt att säga varför kommunen inte agerar.”

# om det gamla och det nya

Av respondenternas ord att döma så kan man anta att det finns något av en slitning mellan "det gamla" och "det nya" Ödåkra. En inte allt för långsökt argumentation skulle krävas för att hävda att Ödåkra Spritfabrik symboliserar det gamla och Väla Centrum det nya. Dessa två symboler har aldrig stått i direkt konkurrens med varandra eller haft något vidare med varandra att göra överhuvudtaget. Rune berättar en historia som ändå snuddar vid något som skulle kunna vara ett möte mellan spritan och Väla Centrum:

"Jag kommer ihåg den dagen de öppnade systembolaget på Väla i början av 2000-talet. Strax efter de hade klippt de blågula banden så gick jag och en annan fram till killen som vevade ihop banden:

- Nu ska jag in och köpa Sveriges finaste brännvin, sa jag och slog ihop med händerna.

- Ouh! Vad är det för sort?, sa killen upphetsat

- Ja, det är ju Ödåkras akvavit?, sa jag

Och killen han blev rent förskräckt!

- Ja, men det har vi ju inte, sa han oroligt.

- Va i helvete?, sa jag då. Här öppnar ni ett systembolag i Ödåkra och har inte Ödåkra Taffel?

De blev rent panikslagna där inne. Sen kom några andra ödåkrabor och de nappade ju på det här, och det blev jävla liv. Så de ringde ju runt och samlade på sig Ödåkra akvavit från de andra bolagen runt omkring Helsingborg. Så vi fick ju till slut vår Ödåkra, men de var i chock där inne."

Även om den här berättelsen kan förefalla betydelselös så gav det ändå några av invånarna en föreställning eller nyck kring hur det nya behandlar det gamla. Även

om systembolaget givetvis inte kan representera Väla Centrum i sin helhet. Det gav en föreställning om hur den idag dominerande näringen inom deras eget geografiska område totalt glömt bort eller saknar kännedom om spritan och Ödåkras historia. Och möjligen en tanke om hur en instans som en gång blomstrat, vars betydelse för Ödåkras expansion är obestridbar, kanske lever på minnets rand.



Ödåkra taffelakvavit tillverkades efter fabriken upphörande på annan ort tills den togs ur produktion en bit in på 2000-talet. På bilderna ovan ses en senare (t.v.) och en äldre (t.h.) variant av etiketten. Källor: helsingborg.se



# Berättelser: diskussion och sammanfattning

En av avsikterna med intervjuerna var att försöka identifiera Spritans sociala arv genom respondenternas berättelser, om det hade bidragit till att forma en mentalitet eller om den lagt en grund för Ödåkras sociala landskap, även över generationerna. Intervjumaterialet visar dock en tämligen mångfacetterad bild, vilket har gjort det svårare att dra slutsatser kring hur förhållandet mellan spritfabriken och invånarna ser ut. Förändringen som Ödåkra genomgått har medfört en relativt komplex bild av hur spritfabriken påverkat dagens lokalbefolkning. Som sagts tidigare, så är en stor del av byns invånare inflyttade efter att fabriken lades ner och har därför kanske ingen djupare koppling till den. Den skara som har direkt känslomässiga band till fabriken är således få. Det lär vara så att spritfabriken som ortens dominerande näring under 1900-talets första halvsekel kanaliserade en viss typ av identitet, sammanhållning och anda i Ödåkra. Av de människor som var en del av denna tid har dock många gått ur tiden. Vad som består är berättelserna om Spritan. Under mina intervjuer fick jag höra betydligt fler historier än vad som är möjligt att återge i denna uppsats. Berättarfrekvensen var givetvis högst bland tidigare anställda, men det var långt ifrån enbart dessa som hade historier. Folk från olika generationer bjöd på skrönor och historier de hört från spritfabriken när den var verksam, men där fanns också historier från tiden efter spritfabrikens verksamhetsår. Om man betänker Tuans eller Wheelers resonemang bidrar just detta till att spritfabriken utgör en del av Ödåkras sociala arv genom att vara en del av ortens berättelseflora.

Trots att respondenternas svar inte kunnat visa på några direkt entydiga resultat finns det utifrån dessa en del intressanta mönster att urskilja. Som jag beskrev tidigare så omfamnar den äldre generationens respondenter gärna resonemang som rör sig i dimensioner kring praktik och funktion när spritfabrikens nutida betydelse för Ödåkra diskuterats. Detta eftersom deras uttryck ofta verkar grundas i en föreställning om att spritanområdet är värdelöst om det inte används, eller inte kan användas och att det därför likaväl kan tas bort. Resonemangen kan härledas till Mitchells tankar om att när ett speciellt landskap saknar förmågan att producera förtjänst så saknar den värde. Det går således att argumentera för att tanken om spritanområdet som ett industriellt produktionslandskap lever kvar hos flera av de äldre respondenterna, dock utan att ha en värdeskapande funktion. De yngre respondenterna pratar istället mer om Spritans betydelse i termer som i högre grad berättar om identitet, känslor och nostalgi och främst då i relation till hur de tror att de äldre känner för fabriken. På ett övergripande plan uttrycker de också en förståelse för hur mycket fabriken betytt för Ödåkra och dess invånare, i motsats till vad flera av den äldre generationens respondenter förmodar. Det intressanta är dock att de yngre respondenterna uttrycker gärna vad fabriken har betytt, eller betyder för de äldre, för att beskriva vad den betyder idag. Utifrån det kan man argumentera för att de yngre respondenterna, till skillnad från den äldre generationen, snarare upplever spritanområdet som ett tidigare produktionslandskap vars tid sedan länge är förbi.

I detta blir det därför också intressant hur de olika grupperna vill att spritanområdet ska användas i framtiden. I flera av de yngre respondenternas framtidsvisioner föreslås indirekt att dess historia som just industriellt produktionslandskap ska revitaliseras i någon form. Detta genom att deras visioner ofta lyfter fram exempelvis industriproduktion, lager eller spritindustrimuseum som potentiella verksamheter. När den äldre generationens respondenter funderar kring hur de vill se framtidens spritanområde är förslag om denna typ av verksamheter mer sparsamt representerade, i viss mån bortsett från museum av något slag. Det säger nödvändigtvis inte att den äldre generationen är negativt inställd till att revitalisera det industriella produktionslandskapet. Tvärtom, så kan man ana en underton av stolthet över ortens industriella arv i den äldre generationens berättelser om Spritan. Den kan skönjas i berättelserna om Ödåkras egen akvavit, den goda andan på fabriken eller det i faktum att respondenterna är väl medvetna om vad spritfabriken har betytt för byns utveckling, oavsett vilken generation de tillhör. När jag ställt frågan om vad de tror att den betytt har flera av respondenterna ställt motfrågan rakt ut: ”-Vad skulle Ödåkra varit utan järnvägen och spritfabriken?” Svaret sitter de oftast själva på. På samma vis kan man ana en underton av skamsenhet över det förfall Spritan står under. Bristen på en tydlig, nyttskapande funktion som genererar arbete och istället något som signalerar en typ av lokalt misslyckande likt det Mah beskriver kan vara eventuella rötter till dessa undertoner. Därför kan de också vara förklaringar till att de bara vill ha bort fabriken i dess nuvarande tillstånd. Men de skulle möjligen också därför ta emot nya industri- eller lagerverksamheter med öppna armar, just för att platsen då återigen skulle få en tydlig funktion. Det är rimligt att fundera på huruvida denna

vagt uttryckta stolthet och medvetenhet om Spritans betydelse för Ödåkrabygden hos den äldre generationen, kan ha haft effekter på den yngre generationen som vuxit upp i Ödåkra. Att denna vaga bild om fabriken tidigare storhet, uttalad via fabriken berättelseflora, har påverkat den yngre generationen i deras inställning till hur fabriken bör tas i anspråk i framtiden. Detta är svårt att avgöra, men det finns en grund till resonemanget.

En annan förklaring till den yngre generationens inställning till Spritans framtid skulle kunna ses ur ett bredare samhällsperspektiv. Den yngre generationen är uppvuxen i ett samhälle där identitet är betydligt mer viktigare än det var under industrisamhällets tidevarv. Identitet var tidigare inte något visuellt eller konsumtionsbart som idag, utan snarare kopplat till vad du faktiskt gjorde. Industriruiner är idag ett relativt ovanligt inslag i landskapet och kan därför ses som något som har en identitetsskapande effekt på sin omgivning. Därmed kan det också betraktas som en möjlighet för Ödåkra att visa upp någonting som andra orter inte har. Något som, förslagsvis, den yngre generationen har betydligt lättare att se än en äldre generation som levt under det industriella produktionslandskapets era. DeSilvey & Edensor menar också att det i dagens forskning finns ett outtömligt intresse för industriella ruiner, ett intresse som ökat markant under de senaste årtiondena. I bokhyllorna ser vi allt fler tryckta skrifter där övergivna industriobjekt fotats, dokumenterats och sedermera populariserats. Här är Jan Jörnmark och Gustaf Karlsson två framträdande exempel. Anna Storm (2008) beskriver också hur såväl poesi som konst i allt större utsträckning har omfamnat olika industriella miljöers öden. Storm tar också upp fenomenet ”urban exploration” (UE) som ett bevis på det ökade intresset.

Hon citerar en anonym UE-utövare som menar att denne ser det som sin plikt att utforska dessa miljöer eftersom att ingen annars kanske skulle bege sig dit och ”uppskatta dessa fantastiska förfallna platser. Och det vore en synd” (Storm, 2008:154). En snabb googling visar att UE-utövare har besökt gamla spritfabriken i Ödåkra samt återkommande diskuterat platsen i UE-forum. De mönster som pekar på att den yngre generationen vill revitalisera det industriella produktionslandskapet i Ödåkra kan således bero på att de förstår att den uttrycker en viss identitet, samt att de är medvetna om att det på något vis är värdefullt. Ilshammar beskriver hur industrisamhällets ideal om arbete och reproduktion i ett sammanhang bytts ut mot ett mer flytande samhälle där individen har höga sociala förväntningar på sig, samt att vara öppen för förändringar och söka ny information. För den yngre generationen framstår sannolikt det industriella produktionslandskapet med dess innefattade ideal som något exotiskt och spännande med en autentisk miljö som är svår att konstruera. Kanske ses det till och med som något “nytt”.

När det gäller Ödåkras utveckling i stort och vad spritfabriken har betytt för ortens expansion verkar de flesta, oberoende av generation, vara införstådda med Spritans inverkan. Huruvida denna kännedom kan sägas vara ett arv som gått i rakt nedåtstigande led generationsvis eller ett resultat av god slutledningsförmåga är svårare att avgöra. Oavsett vad hade alla någon historia eller vetskap från verksamhetsåren att bjuda på, vilka antingen var baserade på egna erfarenheter eller som via historieberättande vandrat till dem på endera vis. Det säger något om generationella överföringar och det säger också något om vad spritfabriken har betytt och betyder än idag som symbol.

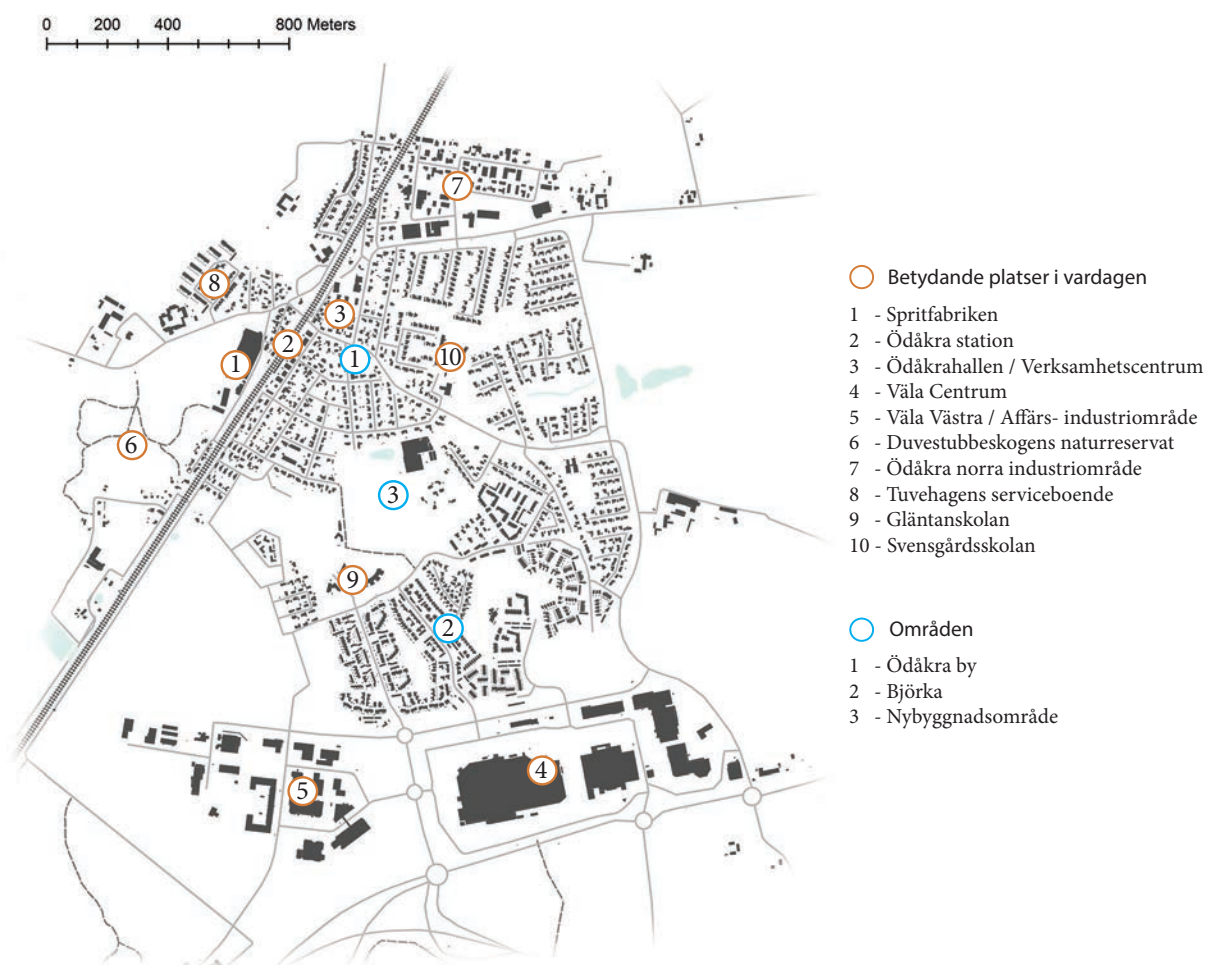
# Det fysiska landskapet

Att försöka nå en förståelse för vad spritfabriken har betytt för utvecklingen i Ödåkra och vad den betyder idag hjälps inte endast av att lyssna till invånarnas berättelser. Även landskapet i Ödåkra och kring spritfabriken har en hel del att berätta om detta arv. I detta kapitel görs ett försök att förklara spritfabrikens rumsliga arv genom en analys av det befintliga landskapet. Denna analys kommer gradvis öka i skala med utgångspunkt från spritfabrikens exteriör, vilket i sin tur gör att den samtidigt anammar ett kronologiskt perspektiv. Med hjälp av de fasta fysiska strukturer som finns i landskapet ämnar alltså denna analys att visa hur Ödåkra växte som bruksort för att sedan få en annan funktion.

# Översikt

I kartan nedan är de viktigaste vardagsdestinationerna inom Ödåkra utmarkerade. Kartan kan via dessa ge en känsla för hur byns rörelsemönster ser ut. Vi har redan klaggjort att spritfabriken inte längre har en den betydande roll i ödåkrabornas vardag som den en gång hade, men eftersom den är det här arbetets centrala del och har en möjlig roll att spela i framtiden finns

den utmarkerad även här. Förutom att ge en bild av var ortens viktigaste servicefunktioner är lokaliserade ger kartan även en bra bild över hur bebyggelsestrukturen är uppbyggd. Den är också viktig för att kunna navigera i resonemangen och rekommendationerna kring Ödåkras utveckling som följer i nästa kapitel.

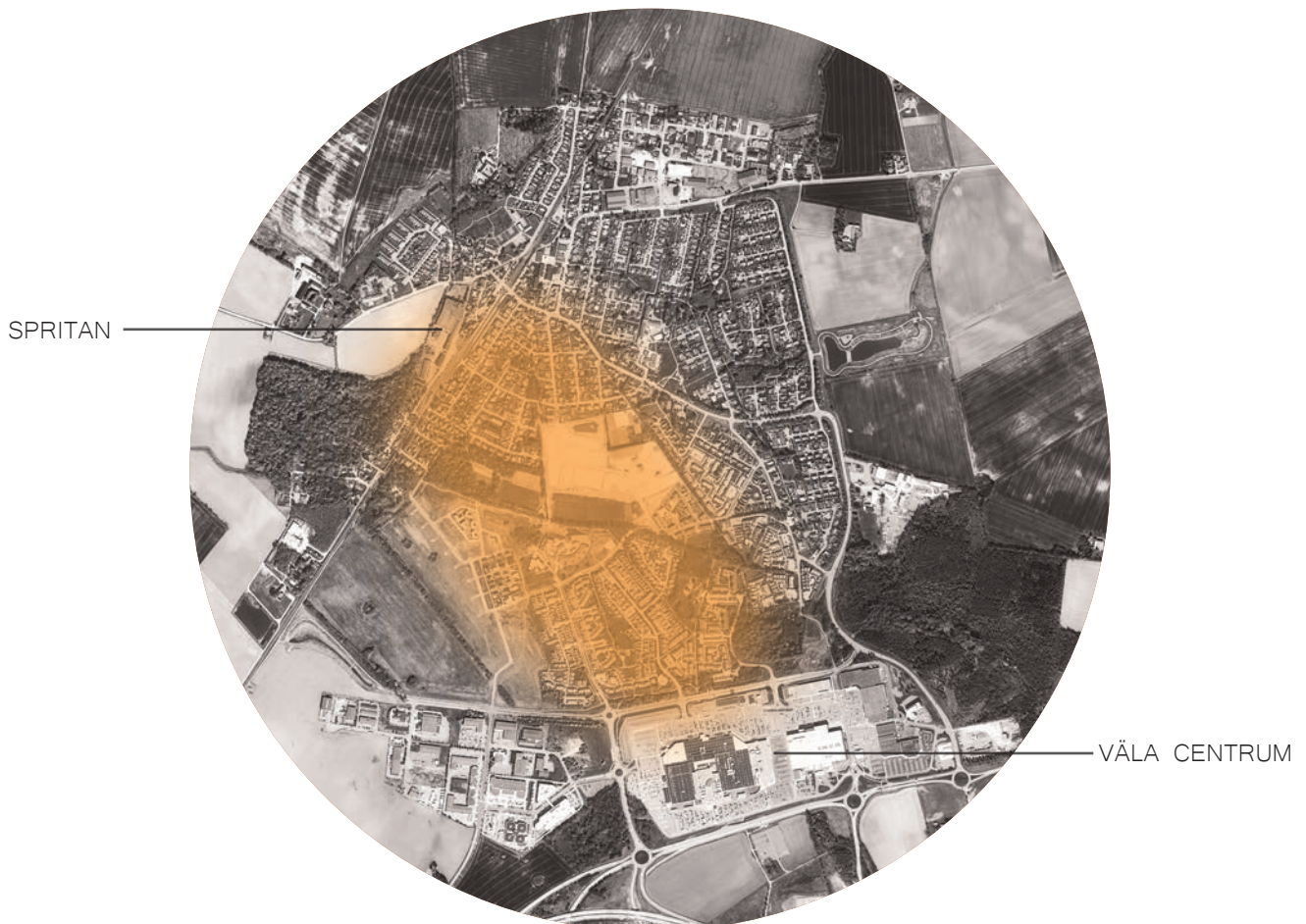


# Kronologisk rumsanalys

För att ge en bild av hur Spritan påverkat sin omgivning och visa hur samhället vuxit fram med fabriken som nod, kommer följande del innehålla en stegrande rumslig analys med utgångspunkt från Spritan. Analysen kommer anamma ett kronologiskt perspektiv och visa det landskap som befinner sig mellan ortens två produktionslandskap. Genom att utgå från det industriella produktionslandskapet Ödåkra spritfabrik och landa vid konsumtionslandskapet Väla Centrum ges en bild som inte bara visar spritfabrikens del i utvecklingen, utan också vilka rumsliga ideal som visat sig gällande genom åren samt produktionslandskapens inflytande över rummet i stort. Avgränsningen till

landskapet mellan spritfabriken och Väla Centrum skapar en "linjär" analys som är enkel att följa. Syftet med denna linjära kronologiska analys är att visa en tydlighet i förhållandet mellan tid och rum genom att tidstypiska karaktärer görs extra synliga - så också gränserna mellan dem.

Analysen grundas på mina egna observationer av landskapet och presenteras med hjälp av fotografier. Dessa understöds av kortare beskrivningar kring vad jag ser i landskapet, vilka stundals sätts i relation till tidigare ämnen som diskuterats i arbetet eller till arbetets teoretiska ramverk.



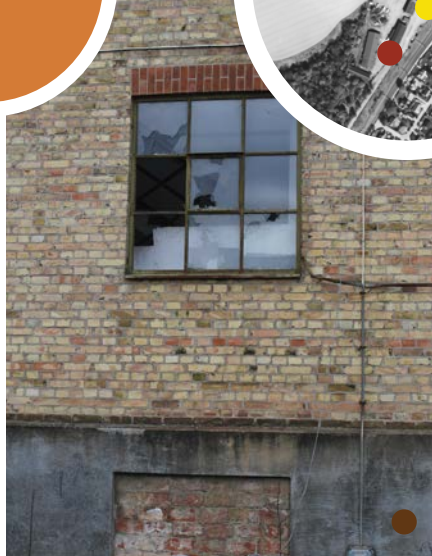




I förhållande till byns storlek är Ödåkra spritfabrik en byggnad av stor skala och breder ut sig över en stor del av landskapet. Tystnaden kring fabriken står inte i proportion till dess storskalighet, vilket är ett tydligt uttryck för att dess roll som produktionslandskap har spelats ut. Som tidigare nämnts har spritfabriken till stora delar stått tom ända sedan nedläggningen i mitten av 70-talet. Detta är något som också tydliggörs visuellt i form av bristen på underhåll. Bilderna visar bland annat krossade fönster, krackeleringar i asfalten och förfallna föremål och byggnader på fabriksgården.



Exteriör



Byggnaderna som idag utgör komplexet är uppförda under olika tider. De flesta är byggda mellan 1890-talet och 1900-talets mitt, vilka känns igen på det karaktäristiska gula teglet. Utöver dessa finns där också en tillbyggnad som gjordes efter att fabriken lades ner och kännetecknas av den vita plåten. Denna byggnad är endast synlig från söder eller väster och syns här på den översta bilden.





Spår av  
järnvägen



Att järnvägen och spritfabriken tillsammans utgjorde grundbultarna i Ödåkras produktionslandskap har klargjorts tidigare. Hur detta uttrycks i dagens landskap återspeglas inte bara av deras geografiska närhet till varandra, utan kan också uppfattas genom de faktiska spår mellan fabriken och järnvägen som har dröjt kvar i asfalten. Med hjälp av spåren ges en möjlighet att skapa en förnimmelse om hur detta samband har sett ut, samt en förnimmelse av hur rörelsen inom rummet tog sig i akt när det hade en funktion.





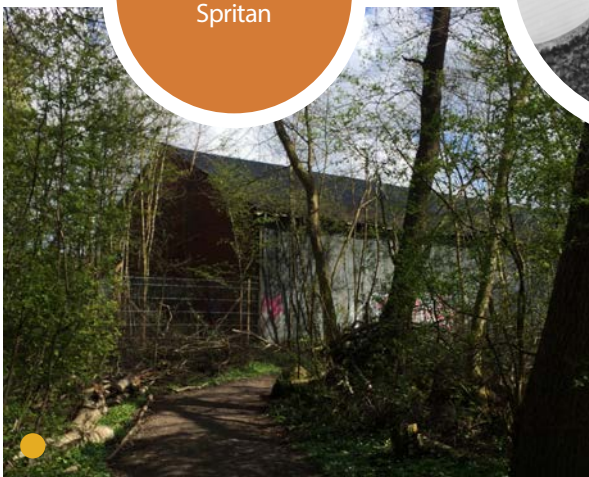
Från järnvägsstationen är fabriken förmodligen lika synlig och tillgänglig idag som den var i mitten av 1900-talet. Samspelet dem emellan lär dock se helt annorlunda ut. Anslutningen som ses på bilden med ljusgul markör passerar inte längre av tågpendlande arbetare eller besökare. Fabriken ger förmodligen inte heller förbipasserande tågresenärer det uttryck för aktivitet som den gjorde när verksamheten var igång.



Fabriksgatan löper förbi fabriksområdet och länkar det med landsvägen i norr, samt med ett mindre villaområde i söder. För många av invånarna i Ödåkra är det också vägen som används för att nå naturreservatet Duvestubbe, vilket skapar ofrivilliga möten mellan invånarna och fabriken. Bilderna med mörkbrun samt röd markering visar Fabriksgatan sett från söder respektive norr.



Anslutningar:  
Spritan







**Bebyggelse:**  
Runt stationen  
och Spritan



Bebyggelsekaraktären runt spritfabriken och järnvägsstationen representeras till stor del av huskroppar som är uppförda kring 1900-talets sekelskifte eller strax därefter. Den äldsta bebyggelsen finner vi strax norr om spritfabriken, där järnväg och landsväg korsas. Flera av byggnaderna är direkt kopplade till spritfabriken. Bland dessa finns exempelvis disponentens tidigare tjänstebostad och styckebyggda villor byggda för andra högt uppsatta anställda, samt ett tidigare hotell för tjänste- eller affärsmän som hade ärenden rörande fabriken. Byggnader som idag används som flerfamiljshus, villor eller mindre affärsverksamheter.





**Bostäder:**  
Villaområde  
i gamla Ödåkra



Kartan hur detta villaområde har vuxit fram öster om stationen och Spritan. Ofta tillhandahöll också Vin och Spritcentralen AB tomter till anställda som ville bosätta sig inom detta område, med närhet till fabriken och arbetet. Produktionslandskapets del i detta områdes framväxt blir således tvåfaldigt. Bilderna visar hur husen är uppförda under skiftande decennier, där några vittnar om en karaktär som kan tillskrivas början av 1900-talet, medan andra osar 50-60-tal. På de två nedersta bilderna, tagna från två av områdets yttre delar, skönjas gränslandskapen mot väster och spritfabriken, samt mot den östliga riktning analysen förflyttar sig.







Gränsland:  
Ruderatmark och  
nybyggen

På kartan framstår marken öster om det till stor del seriebyggda villaområdet som en stor vit fläck. Framställningen är inte helt långt ifrån den känslan som infinner sig när jag befinner mig i det faktiska landskapet. Detta förhållandevis stora område består till allra största del av ruderatmark, vilken till viss del upptas av cykel- och gångstråk, mindre gräsytor med planterade träd samt ett fåtal nybyggda villor.



Bilderna är alla tagna utifrån en någorlunda central position av detta landskap och hjälper på så vis till att återspegla en avgränsande känsla. På bilden längst upp till höger riktas kameran åt nordväst och visar med hjälp av öppenheten i landskapet en tydlig gränslinje för var Ödåkras äldre villabebyggelse börjar och slutar. Riktas blicken sedan åt öst eller sydöst visar sig ett annat landskap som tydligt är mer sentida och visar byggnader av mer varierande skala.







Bostäder:  
Flerfamiljshus  
i Björka



På andra sidan det gränsländ som skiljer det gamla och det nya Ödåkra ligger bostadsområdet Björka, vilket visar upp en helt annan karaktär än ortens äldre bebyggelse. Området är i huvudsak bebyggt under 1980-talet och består närmast uteslutande av flerfamiljshus i varierande skala. Att Björka är byggt i anslutning till de större trafiklederna och Väla Centrum har, som ortsanalysen pekade på, frikopplat området från Ödåkra. Spritfabrikens betydelse som produktionslandskap, inklusive de ideal som var förenade med detta var över och Björka förlades istället i anslutning till det nya produktionslandskapet. Det går också att argumentera för att detta område med sin bostadstyp är uppförd utefter de massproducerande ideal som är förenliga med konsumtionslandskapet.



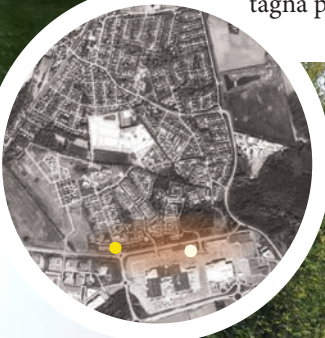




### Anslutningar: Väla Centrum



Landskapet mellan Björka och Väla Centrum utgörs främst av ett större grönområde med cykel- och gångstråk som avser att binda samman de båda områdena. Bilden med vit markör visar hur grönområdet skapar en ridå som begränsar förändringen om att en by döljer sig där bakom. Den anslutning där man som mest kan ana det faktum att Ödåkra befinner sig bredvid Väla Centrum representeras av bilderna med gul markör, vilka är tagna på samma punkt men åt motsatta riktningar.







Väla Centrum



Väla Centrum byggdes som tidigare nämnts 1974 och har sedan dess expanderat markant. Landskapet kan i dess korta bemärkelse beskrivas som en typisk modell av dagens externa konsumtionslandskap. En majoritet av markanvändningen utgörs av asfalterad hårdyta där en mängd bilar samsas om utrymmet. Byggnaderna är tämligen låga men breder ut sig desto mer. Inuti Väla Centrums huvudbyggnad är rummet till stor del uppbyggt för att ge en stadsliknande prägel med fontäner, fasader och träpaneler med fönster som vetter ut mot gågatan.

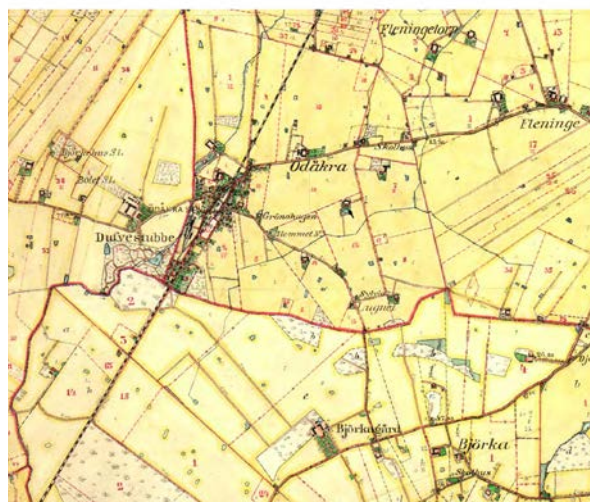




# Historiska kartor

De omständigheter som den rumsliga analysen har för avsikt att peka på understöds mycket väl av att jämföra bebyggelsestrukturen i historiska kartor med en aktuell karta. Kartorna har inte exakt samma skala, men ändå tillräckligt nära för att kunna ge en jämförande bild. Den översta kartan från 1910-1915 visar hur en begynnande bebyggelse tagit avstamp i området kring spritfabriken. Minns här den historiska genomgången från föregående kapitel som pekat på att det bara 25-30 år tidigare fanns några få gårdar i trakten, vid tiden då Ödåkra station anlades. Kartan i mitten är från 1969 och visar hur Ödåkra, främst genom villabebyggelsen öster om spritfabriken vuxit sig större. Den är upprättad endast fem år före Väla Centrum och förlades på mark tillhörande Björka Gård, precis norr om Djurhagshusvägen vilken syns på alla kartor. Då till synes klart distanserat från Ödåkra by.

Under de 50 åren som passerat mellan mellersta och nedersta kartan togs fram syns hur mycket som har hänt. Bostadsområden har tillkommit mellan Ödåkra by och Väla Centrum och tillsammans skapar den samlade bebyggelsen den helhet som idag utgör Ödåkra. Skildringen visar tydligt hur Ödåkras bykärna har vuxit österut ifrån järnvägsstationen och spritan med ett gatunät som cirkulerar kring området. Strukturen på gatunätet visar samtidigt hur Björka bostadsområde, som växte fram under 80-90 talet, snarare har byggts med utgångspunkt från Väla Centrum eftersom det saknar naturliga förbindelser med Ödåkra bykärna. Det går således att ifrågasätta huruvida Björka bostadsområde överhuvudtaget hade byggts om inte Väla Centrum hade legat i så nära anslutning. Åtminstone hade det förmodligen inte byggts i existerande skala, med större flerfamiljshus. En snabb titt på mellersta kartan visar att området hade legat tämligen avskuret från resterande bebyggelse av tätortskaraktär om det inte hade varit för Väla Centrum.



Källa: Lantmäteriet



Källa: Lantmäteriet



Källa: Lantmäteriet

# Det fysiska landskapet: Diskussion och sammanfattning

Vare sig man kommer till Ödåkras gamla bykärna på landsvägen västerifrån, med tåget, eller med cykel, så uppenbarar sig den stora byggnaden som är Ödåkra spritfabrik. Dess påverkan på landskapet och dess rumsliga närvaro är närmast omisskännlig. Vilka känslor den ger är högst subjektivt. I likhet med vad DeSilvey & Edensor beskriver i förhållande till ruiner ges betraktaren en större frihet i att forma sin känsla kring platsen som ruin, till skillnad från när platsens funktion var accepterad. En ruin eller en övergiven byggnad bär på så mycket mer än vad vi kan se. Hade platsen fortfarande haft sin ursprungliga funktion hade betraktaren förmodligen guidats av intrycken så till den grad att platsen hade blivit självklar och således mindre tankestimulerande. Dock är det kanske just på detta vis den betraktas av den gemene ödåkrainvånaren. Övergivenheten som fabriken utstrålar efter närmare 40

år av otydlighet kring dess funktion har möjligen gjorts till en så självklar del av vardagslandskapet att den inte stimulerar till något annat än de känslor av likgiltighet, besvikelse eller obehag flera av respondenterna uttryckt. Känslor som normaliserats och gjorts självklara så till den grad att fabriken i sig bleknat till ett intet.

Självklart är också att de rumsliga arven från Spritan sträcker sig långt utöver spritanområdets gränser. Från spåren mellan fabriken och järnvägsstationen, via sekelskiftesbebyggelsen i gamla bykärnan till villaområdet - ofta med med gatunamn som vittnar om ortens historia - för att sedan prompt stanna av och dyka ner i ett gränsland. Det är i detta gränslandskap det blir som mest tydligast hur Ödåkra har vuxit utifrån två poler. Det är i detta gränslandskap blickarna mellan två epoker möts, med en ocean av såväl tid som rum emellan dem.



Flera av gatunamnen i Ödåkra är ett direkt arv från spritfabriken och vittnar om ortens historia som bruksort.

Medan spritfabriken var ett produktionslandskap integrerat i den bebyggelse som utgjorde resterande Ödåkra är Väla Centrum ett produktionslandskap som utifrån ett rumsligt perspektiv ter sig självständigt och oberoende. För att förklara det kan man dra paralleller till de ideal som är förenliga med de båda produktionslandskapen. Som Isacson och Af Geijerstam beskrev omfamnade idealen under industrisamhället trygghet, lojalitet och välfärd. På landsbygden och i mindre orter upprätthölls dessa genom vad man skulle kunna kalla en distanserad närhet mellan arbetaren och industrierna. Arbetaren var inte mer än en del i systemet och skulle därför hållas på viss distans från de som styrde apparaten. Identiteten var dock något som bands samman med arbetet på bruket. I detta system sågs lokalsamhället därför som något som skulle värnas för att upprätthålla ett värdeskapande produktionslandskap. Bruket var ofta högst inblandat i att ge arbetaren ett vardagslandskap som inkluderade såväl arbete, boende samt rekreation och fritid i utbyte mot arbetarens lojalitet. Fabriksföretaget knöt således täta band till det omgivande landskapet, vilket i sin tur gjorde att produktionslandskapet i sig integrerades med sin omgivning. Denna beskrivning kan i högsta grad kopplas till tidigare diskussioner och material kring Ödåkra och spritfabriken. Konsumtionslandskapet är inte lika beroende av lokaliteten för att vara värdeskapande. I fallet Väla Centrum riktar man sig snarare mot en regional marknad där hela nordvästra Skåne utgör det värdeskapande kringlandskapet. Detta är, som Bauman är inne på, sammanlänkat med konsumtionssamhällets globalitet. Relationen mellan konsumenten och föremålen för deras konsumtion skapas inte på platsen där det faktiska ekonomiska värdet realiseras, utan det skapas framför TV:n, på internet, i tidningar, i skolan, på arbetsplatsen, i stan eller vart

som helst. Väla Centrum som konsumtionslandskap fungerar isåfall snarare som länken mellan det regionala och det globala. Utbytet mellan konsumtionslandskapet och dess lokalitet är således inte ömsesidigt på samma vis som det industriella produktionslandskapet och dess lokalitet, utan snarare ensidigt. Bostadsområdet Björkas närhet till Väla Centrum skapar en attraktivitet i området genom närheten till handel och service, vilket därför legitimerade den initiala lokaliseringen av bostadsområdet. Väla Centrum står däremot inte på något vis och faller med det faktum att Björka, eller hela Ödåkra för den delen, ligger gömt bakom närmsta trädunge.

Lefebvre menar att rummet är socialt producerat och således ett verktyg för maktutövande. Att se landskapet genom dessa ögon ger en bild av produktionslandskapets makt över rummet. Inte bara det faktiska rum som är produktionslandskapet utan även dess omgivning. Den rumsliga analysen över Ödåkras landskap visar hur stor del spritfabriken, men också Väla Centrum, har haft i rummets utformning. Det omgivande landskapet anpassas efter produktionslandskapet, genom att man ser uppenbara fördelar med att placera verksamheter och bostäder i produktionslandskapets närhet. Det syns också genom att de som har makten över själva produktionslandskapet aktivt formas dess omgivning. Det senare har i analysen förefallit tydligare i förhållande till spritfabriken än Väla Centrum. Den rumsliga analysen visar alltså hur produktionslandskapen på olika vis tar omgivningen i anspråk, vilket i någon mån betyder att landskapet påverkas av rådande ideal. De arv som lever kvar efter produktionslandskapets verksamhetstid har därför inte bara en fysisk mening utan kan även säga något om ett tidigare samhälle med dess ideal och strukturer.

# Att bygga vidare på arvet

I de två föregående kapitlen har jag genom berättelser och en rumslig analys försökt blottlägga och diskutera relationen mellan Spritan och Ödåkras sociala respektive fysiska landskap. Denna avslutande del tar fasta på det viktigaste ur dessa diskussioner för att lägga grunden för en diskussion om huruvida Spritan har en roll att spela i Ödåkras framtida landskap.



# Var finns arvet?

Det två föregående kapitlen har bara genom materialet lyft fram många av arven från Spritan, men säkerligen långt ifrån alla. Berättelserna och det fysiska landskapet står därför i sig själva som en sammanfattning av dessa arv. Några saker är dock viktiga att ta med sig från dessa kapitel till denna avslutande del. Att spritfabriken inte längre existerar som produktionslandskap och att Ödåkras senare utveckling snarare utgått från ortens nya produktionslandskap, Väla Centrum, har sannolikt lett till en erosion av en bruksortsidentitet som troligtvis var mer skönjbar tidigare - både rumsligt och socialt. Ödåkras förändring från bruksort på landsbygden till Helsingborgsförort, med tillhörande inflyttning, är en stor bidragande orsak till detta. Det sociala landskapet verkar vara differentierat i den mån att flera respondenter uttrycker att de snarare ser sig som helsingborgare, medan andra tydligt uttrycker att de minsann är Ödåkra- eller Fleningebor i grunden.

De rumsliga arven från spritfabriken blir närmast än tydligare av det faktum att centrumkärnan urholkats till förmån för Väla Centrum. Det är nämligen inte



Tomma affärslokaler i Ödåkras gamla centrumkärna.

bara spritfabriken som ekar tom här, utan även flertalet andra byggnader där mindre affärsverksamheter tidigare huserat. Tydligheten i att landskapet en gång blomstrat skapas av den tomhet samma landskap visar idag. Edensor & DeSilvey talar om att ruiner uttrycker förhållandet mellan ett lokalt misslyckande och fjärran tillväxt. I exemplet Ödåkra kan alltså detta förhållande exemplifieras inom ett och samma område. Kommersiella verksamheter i byns gamla centrumkärna har inte längre någon roll att spela när allt som kan köpas för pengar finns på Väla Centrum.

Det fysiska landskapet i förbindelse med berättelserna förtäljer om en tid långt tillbaka, då en hel del av ortens aktiviteter var samlade kring just spritfabriken - och detta under närmare 80 års tid. Dessa aktiviteter har inte bara format det Ödåkra vi ser idag utan även de människor som på ett eller annat sätt relaterar till Ödåkra under denna tid. I dessa två delar berättas också om ett närmare 40-årigt tillstånd där platsens öde svävat i ovisshet. Platsen har varit ingens, men samtidigt allas och hela Ödåkras angelägenhet. Sammantaget kan Ödåkra spritfabrik därför sägas vara en symbol för orten. Den rumsliga analysen visar hur landskapet påverkats av spritfabrikens existens och fortlevnad i både spritfabrikens närmiljö och ut över större delen av den äldre bebyggelsen. Symboliken blir synlig även i berättelserna om kajan Klas, om de anställdas smygsupande, om den goda stämningen bland de anställda eller kring hur man under barndomen såg på den övergivna spritfabriken med skräckblandad förtjusning. Ödåkra spritfabrik är idag ett monument över dessa berättelser på samma symboliska vis som Wheeler talar om. Den är också en förhållandevis betydande del i det vardagslandskap man till stora delar av sitt liv levt i, eller det vardagslandskap man vuxit upp i.

# Att bygga vidare på arvet

Lefebvre skriver att arkitektens främsta uppgift är att bidra till förklaringar och analyser som rör rummets kontinuitet. Vidare trycker han på att de förhandsvillkor som ligger till grund för varje specifikt socialt rum kommer alltid vara skönjbart i det aktuella rummet (Lefebvre, 1991: 225). Detta bidrar till legitimiteten i att på bejaka platsens historia och identitetsuttryck. Vad som är värt att tänka på här är dock att Lefebvres skrev dessa ord under en tid då världen var betydligt större. Idag är migration på alla nivåer betydligt mer omfattande och sociala grupper och identiteter massproduceras på global nivå. Detsamma gäller det standardiserade rummet. Inte sällan appliceras färdiga lösningar utan reflektioner kring i vilken kontext rummet finns inom och utan frågor kring lokal identitet. Förhandsvillkoren som Lefebvre talar om är vad gäller Ödåkra och området kring stationen i högsta grad satta av spritfabriken, vilket det inte heller råder någon tvekan om när man befinner sig i rummet idag. "De som kände för spritan är ju borta", uttryckte en av respondenterna. Sammanställningen av samtliga respondenters berättelser visar att det förmodligen inte är riktigt så, men spritfabriken är idag ändå ett tämligen misshandlat monument. Både fysiskt och till viss del verbalt. Sammantaget utgör dessa bevis på att Spritan successivt närmar sig ett skede då det måste tas beslut kring dess framtid. Förhandsvillkoren kommer säkerligen vara närvarande på ett eller annat vis när platsen fått ny funktion och utformning, men frågan är *hur* närvarande. Det kommer nämligen inte alltid att finnas någon eller något som berättar historierna om Ödåkra spritfabrik.

Tomas Tägils påminnelse om att järnvägen tidigare sågs som samhällenas fönster ut mot världen gör det intressant att notera vad som sker när världen ständigt krymper.

Med hjälp av mina första intryck kring fabrikskomplexets förfall som jag redogjorde för i inledningen ges ett tydligt visuellt bevis på hur synen på järnvägen under 1900-talets andra hälft förändrats till en mer negativ syn. Det är därför intressant att synen på järnvägen som en samhällsutvecklande instans är på väg att återerövas. Genomgången av plandokumentet pekar onekligen på detta, där såväl Helsingborg Stad som berörda myndigheter understryker vikten av att ta tillvara denna kvalitet. För Ödåkra spritfabrik kan järnvägens uppsving få betydande konsekvenser. Inte minst för att det sätter press på inblandade aktörer att greppa frågan, vilket i sin tur gör att Ödåkraborna kan få det beslut de så länge väntat på. Vilket det än må vara. Spritanområdet nämns dock aldrig i något av plandokumentet i samband med ord som hänvisar till "potential". Dess historiska betydelse för Ödåkra lyfts i vissa avseenden i ortsanalysen, och det nämns även på sina håll att kulturminnesutredningar bör göras för att säkerställa denna betydelse. Men den eventuella potentialen i sig, utöver historiken, uttalar inte. Kanske är den svår att se om man endast ser till det fysiska byggnadsbeståndet och dess nuvarande tillstånd, men efter vad som framgått i denna uppsats efterforskningar så finns det någonting mer i fasaden än bara gammal sten.

Att ta vara på arven och bygga vidare på dem behöver inte nödvändigtvis kräva några större insatser eller förändringar när området väl planeras i framtiden. Detta gäller såväl de rumsliga som de sociala arven. Och att ta vara på dessa är att ta vara på byns historia. Förslag på hur detta skulle kunna göras diskuteras närmare i följande del.



# Förslag och rekommendationer

Det ligger något i det respondenterna säger angående förslaget om planändring från 2013 och de hotell- och spaverksamheter och det upplevelsecentrum som är kopplat till detta. Vem ska egentligen bära upp en sådan anläggning? Qviström (2009) pratar om luftslott och syftar då på planer som är så omfattande och alltför bra för att kunna vara sanna, så att de löper stor risk att inte förverkligas. Förväntningarna skapar en "fixering vid framtiden som sker på samtidens bekostnad" (Qviström, 2009:190). Landskapet blir således en slags väntans landskap (Qviström (2009), och Ödåkraborna har väntat länge nog på att något ska hända. Istället bör vi kanske fundera på vad som faktiskt är rimligt att göra. Så pass möjligt att, åtminstone en del av det, skulle kunna bli verklighet.

När rimlighet och spritanområdets framtid nämns i samma andetag är det också viktigt att bejaka det faktum att spritfabriken är privatägd, något jag knappt berört i uppsatsen. Förutsättningarna för att spritfabriken överhuvudtaget kan tas i anspråk för framtida utveckling beror således på hur ägaren väljer att hantera frågan. För att kunna ge förslag eller rekommendationer kring framtiden utgår jag här ifrån att relationen mellan kommun och markägare luckrats upp så till den grad att de båda är måna om att göra det bästa möjliga av spritan- och stationsområdet.

Vad som initialt bör göras är att se till spritanområdets kvaliteter. Lokaliseringen, med nära koppling till stationsområdet, är en kvalitet. Det faktum att en förfallen fabrik står just där skulle dock kunna vara något som bidrar till kvalitetssänkning utifrån ett ekonomiskt perspektiv då detta hindrar en omgående exploatering. Det finns dock andra aspekter som skulle tala för att spritfabriken är just en kvalitet. I linje med vad detta arbete

stundtals pekat på så osar de gamla fabriksbyggnaderna historia och drar - även i sitt nuvarande skick - till sig intresse bara genom detta. I det framtida arbetet med området bör man därför se spritfabriken och dess arv som något som innehar en potential snarare än utgör ett problem. Med stöd av uppsatsens teoriram går det snarare att hävda att det finns fördelar med att ta tillvara på arven. Inte minst för att det hjälper invånarna att bibehålla eller skapa förståelse för sin egen omgivning, samt hjälpa nya invånare att förstå sin nya miljö.

Eftersom Ödåkra växer och det byggs bostäder i relativt raskt tempo vore ett förslag över spritanområdet som endast rör bostäder, vilket några av respondenterna var inne på, en rimlig väg. Ensamt skulle detta dock kunna bidra till att fullborda urholkandet av de centrumaktviteter Ödåkra idag innehar och förskjuta all aktivitet till Väla, och således helt segregera boende från service- och affärsverksamheter. Vad som behövs är något som dessutom stimulerar rörelse och ett flöde av människor i Ödåkras centrala delar. Väla Centrums roll som en kommersialismens högborg i västra Skåne och som handelscentrum för ödåkraborna är och kommer vara att ohotad. Eventuella planer för spritfabriken eller den nya stationsnära bebyggelsen i Ödåkra bör därför endast fokusera på kommers i minimal utsträckning. Fokus bör istället ligga på verksamheter som ger andra värden, men som i någon mån fortfarande stimulerar till liv och rörelse i området. Så frågan landar här i vad som egentligen är rimligt.

Det finns en ännu synlig spårförbindelse mellan gamla spritan och fabriken som bilderna visar. Jag tänker på ett intervjuat som förklarade rörelsen kring fabriken med att säga att "det var tåg ut och tåg in hela tiden." Denna spårförbindelse är ett präglade inslag i det aktuella

landskapet precis utanför spritanområdet och är egentligen den enda visuella direktförbindelsen mellan järnvägen och fabriken idag. I anläggandet av det nya stationsområdet är denna ”spårkanal” något som bör tas tillvara eftersom den i så pass hög grad symboliserar sambandet mellan järnvägen och fabriken, det som en gång gjorde att Ödåkra by kom till.

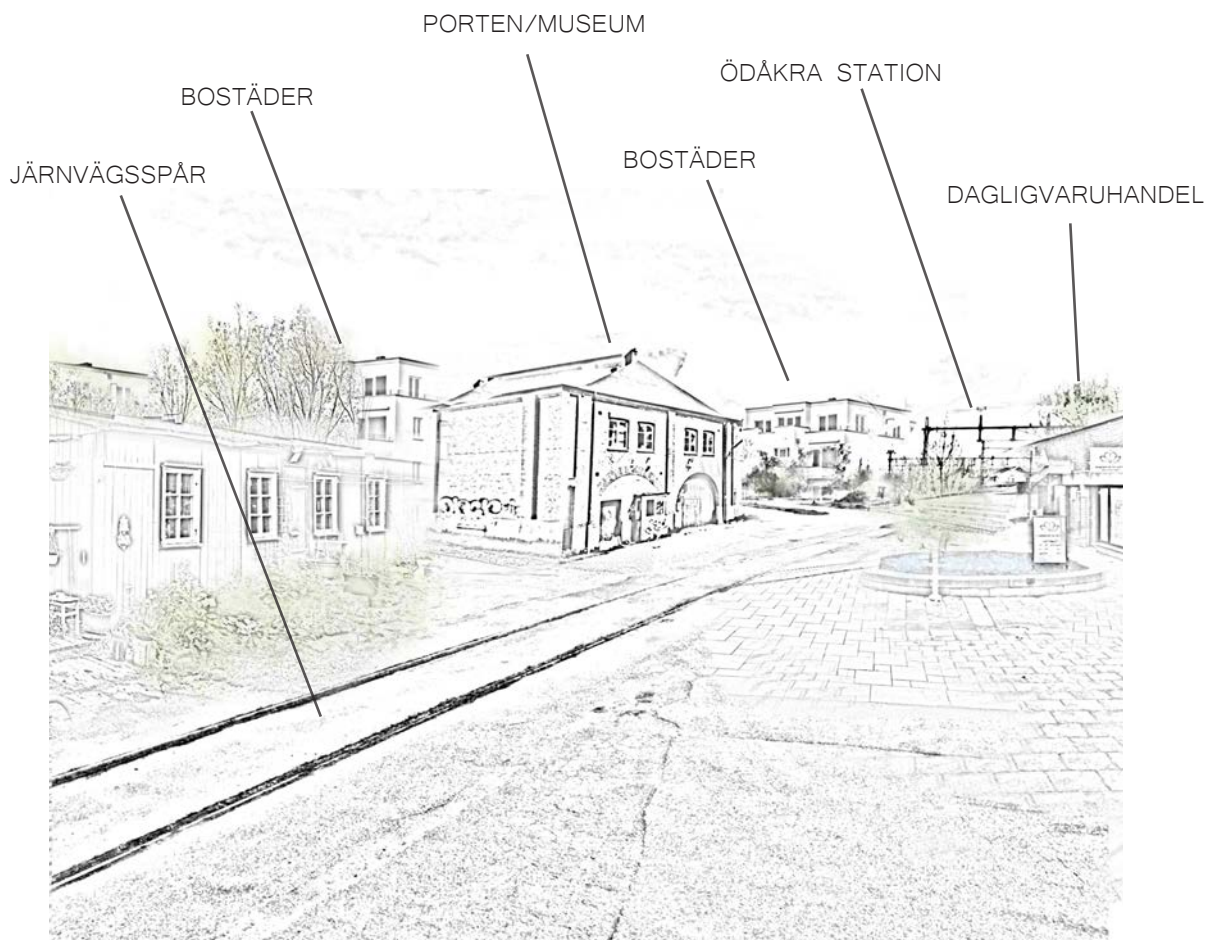
I intervjuerna nämns också ”porten” som något symboliskt för spritfabrikens anställda. Flera av berättelserna jag fått höra utspelar sig också runt porten. Utifrån ett estetisk perspektiv visar också denna en tydlig karaktär. Ett alternativ skulle således kunna vara att bevara en liten del av byggnaden, just där porten finns. Denna byggnad skulle kunna inrymma någon typ av museum eller minnesrum om spritfabrikens verksamhet. För att bredda användningsområdet skulle en sådan byggnad också kunna inrymma någon annan form av kommunal kulturverksamhet.

Sammantaget skapar dessa inriktningar en möjlighet att, i enlighet med samtida ideal om stationsnära planering, upprätta ett centruminspirerat hybridlandskap. Det ”hybrida” ligger i kombinationen mellan historiska symboler i landskapet samt byggnader som rymmer nödvändiga funktioner för att skapa ett rörelseflöde genom området. De historiska inslagen kan exempelvis representeras av porten med tillhörande byggnad samt spåren integrerade i marken. I ortsanalysen pekar man på centrumkärnans otydlighet som en svaghet. Ödåkrhallen, som rymmer de flesta av service- och handelsverksamheterna i Ödåkra by, har inga direkta kopplingar till stationen, vilket förstärker denna nämnda otydlighet. Ett alternativ för att skapa ett mer distinkt

Ödåkra centrum hade därför kunnat vara att flytta verksamhetskärnan till det område som innefattar spritan och stationsområdet. Detta hade gjort förhållandet mellan järnvägen och Ödåkras centrala delar mer ömsesidigt och skapat ett mångfunktionellt rum, istället för två separata rum där funktionerna är delade. Detta hade förmodligen gagnat både handelsverksamheterna i Ödåkra by och kollektivtrafikanvändandet. Dessutom finns det också ett symboliskt värde i det att Ödåkra centrum hade hamnat på just den plats där ortens initiala expansion faktiskt tog fart.

För att skapa nämnda rörelseflöde genom området är bostäder väster om spritanområdena en nödvändighet. Sett till nuvarande byggnadsbestånd är bebyggelsen väster om järnvägen relativt begränsad, vilket förmodligen hade gjort att ett verksamhetscentrum här hade kunnat upplevas alienerat. Bostäder i anslutning till området syftar således till att rama in området, skapa en helhets känsla och minska riskerna för att området blir alltför perifert och avsågat från Ödåkras östra delar där en övervägande majoritet av ortens bebyggelse finns. Detta lyfter också eventuella svagheter med att flytta centrumverksamheterna hit. En svaghet är risken att ortens två verksamhetskärnor då skulle upplevas befinna sig i vardera utkant av byn. En annan risk är att järnvägen skulle kunna skapa en barriäreffekt mellan västra och östra Ödåkra, i synnerhet då en utbyggnad av dubbelspår planeras genom Ödåkra. Detta skulle dock kunna undvikas genom att stärka befintliga passager över och under järnvägen, samt eventuellt addera en ytterligare passage i samband med spårutbyggnaden.

Argumenten för att flytta verksamhetscentrum bedömer jag dock som starkare. Järnvägen och stationsområdet är en kvalitet som bör tas tillvara i högre utsträckning. Ett mer mångfunktionellt stationsområde med de nödvändigaste verksamheterna hade kunnat möjliggöra ett vardagslandskap där funktionerna upphöjer varandra, istället för som i nuvarande tillstånd där stationen och Ödåkrahallen är distanserade från varandra. Inte minst finns där också möjligheter att genom det historiska värdet skapa ett rum som framhäver berättelsen om Ödåkra.



Konceptuell skiss utefter mina förslag och rekommendationer. Skissen är delvis förankrad i det befintliga rummets strukturer. Den syftar främst till att ge inspiration till hur arven kan tas till vara och samtidigt skapa ett flerkfunktionellt centrum med blandad bebyggelse.

# Avslutning

Även om identitet är något som diskuterats på sina håll i uppsatsen har mina intentioner med det här arbetet aldrig varit att *hamra fast* en specifik ödåkraidentitet kopplat till fabriken. Jag har med uppsatsen har snarare försökt belysa landskapets relation till spritfabriken utifrån sociala och rumsliga perspektiv, med anknytning till olika samhällsideal. Jag även försökt beskriva hur människorna tar sig an detta landskap. Vidare har jag försökt beskriva vad Ödåkra spritfabrik gömmer i fasaden. Det huvudsakliga syftet med denna uppsats uppfylls på så vis genom arbetet i sin helhet, med alla dess delar. Det uppfylls med hjälp av den skrivna historien, berättelsefloran och Spritans närvaro i landskapet.

Bland alla de beskrivningar, åsikter och känslouttryck respondenterna vädrar är ändå mitt samlade intryck att Spritan på många håll är något som ödåkrainvånarna verkar känna en stolthet över. Mycket för att det ger invånarna något att berätta om eller reflektera kring. Känslorna tycks dock vara blandade. Det finns en uppenbar besvikelse över att Spritan, och hela Ödåkras gamla bykärna för den delen, tillåtits hamna i det skick vi idag ser. Avvecklade verksamheter skapar tomma affärs- och industrilokaler, samt en minskad rörelse i rummet. Detta har skett till förmån för Väla Centrum, vars relation med Ödåkra egentligen inte ens var ämnad från början. Väla Centrum går ändå mot att bli Ödåkras faktiska verksamhetscentrum, om så inte redan är fallet. Däri skapas en slags konstruerad verklighet, utan historia.

Att bygga vidare på arvet från fabriken när stations- och spritanområdet väl går in i nästa fas kan därför bli ett sätt att återta denna historia. De förslag och rekommendationer jag lämnat i detta slutkapitel kan vara en möjlig väg att gå för att göra detta. Det skulle skapa

ett tydligt och flerfunktionellt Ödåkra centrum, med de mest nödvändiga vardagsfunktionerna. Symbolerna i landskapet skulle också hjälpa till att förklara varför Ödåkra existerar och ser ut som det gör.

Sammantaget är ändå det viktigaste att frågan kring Spritans framtid börjar diskuteras på allvar så att dess mening och funktion så småningom kan stabiliseras genom beslut. De förslag som jag lyfter här är inte nödvändigtvis delar av den bästa lösningen. Min förhoppning är att de åtminstone, tillsammans med uppsatsen i sin helhet, kan bidra till att initiera en diskussion.

# Referenser

Af Geijerstam, Jan (2008) – “Inledning: Sverige och den högindustriella epoken”, I “Industriland – Tolv forskare om när Sverige blev modernt”, Red: Jan Af Geijerstam, Utgiven av: Arbetets Museum och Premiss förlag, Kristianstad boktryckeri, Sverige

Andersson, Bror J. (1982) – “Fleninge: En socken i Luggude Härad”, Utgiven av: Fleninge Släkt- och Bygdeförening, Fleninge Byalag och Fleninge församling, Tryckeri AB Dalsland, Åmål

Banverket (2006) - “Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsutredning: Västkustbanan Ängelholm-Maria”, Banverket Södra banregionen, Malmö

Banverket (2007) - “Social konsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsutredning: Dubbelspår Västkustbanan delen Ängelholm - Maria”, Tyréns, Banverket Södra banregionen, Malmö

Bauman, Zygmunt (2012) – “Konsumtionsliv”, Utgiven av: Daidalios, Livonia Print, Riga, Lettland

Cronon, William (1991) – “Nature’s metropolis: Chicago and the Great West”, W.W. Norton & Company, USA

DeSilvey, Caitlin & Edensor, Tim (2012) - “Reckoning with ruins”, I “Progress in Human Geography” 37(4), Sage, pp.465-485

Europeiska Kommissionen (1999) – “ESPD (European Spatial Development Plan): Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union”, Office for official publications of the European Communities, Luxemburg

Fagerlund, Solveig (2012) – “Hantverk, binärningar och tidig industriell utveckling”, I “Arbete, fritid och politik på landsbygden kring Helsingborg: Helsingborgs historia del VIII:2” Utgiven av: Helsingborgs stad och författarna, Elanders, Malmö

Helsingborgs Dagblad (2014) - “Hot om vite för gamla Spritan”, artikel, 20/12-2014

Helsingborgs Dagblad (2015) - “En livsfarlig lekplats”, artikel, 4/8-2015

Helsingborgs Stad (2004) – “Ortsanalys för Ödåkra”, Stadsbyggnadskontoret, Helsingborg

Helsingborgs Stad (2010) – “ÖP2010: En strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling”, Stadsbyggnadsförvaltningen, Helsingborg

Helsingborgs Stad (2013a) – “Aktualisering av Helsingborgs översiktsplan 2013-11-22”, Stadsbyggnadsförvaltningen, Helsingborg

Helsingborgs Stad (2013b) – “Planuppdrag för fastigheten Ödåkra 1:186, Ödåkra, Helsingborgs Stad”, Ärende nr 12:21, Stadsbyggnadsnämnden, Helsingborg.

Helsingborgs Stad (2014) - “Trafikprogram för Helsingborg”, Stadsbyggnadsförvaltningen, Helsingborg

Ilshammar, Lars (2008) – “Det industriella tjänstesamhället”, I “Industriland – Tolv forskare om när Sverige blev modernt”, Red: Jan Af Geijerstam, Utgiven av: Arbetets Museum och Premiss förlag, Kristianstad boktryckeri, Sverige

Isacson, Maths (2007) – “Industrisamhället Sverige: Arbete, ideal och kulturarv”, Studentlitteratur, Pozkal, Polen

Kvale, Steinar (1997) – “Den kvalitativa forskningsintervjun”, Studentlitteratur, Narayana Press, Danmark

Lefebvre, Henri (1991) – “The Production of Space”, Blackwell Publishing, Printed by Replika Press pvt Ltd, India

Mah, Alice (2010) – “Memory, Uncertainty and Industrial Ruination: Walker Riverside, Newcastle upon Tyne”, I “International journal of Urban and Regional research vol 34.2, pp.398-413

Marcus, M. & Lyberg, Ernst (1942) – “Aktiebolaget Vin & Spritcentralen 1917-1942”, Isaac Marcus Boktryckeri-Aktiebolag, Stockholm

Mitchell, Don (2007) – “New Axioms for Reading the Landscape: Paying Attention to Political Economy and Social Justice” I “Westcoal L; Johnson, M.D (eds) – Political Economies of Landscape Change: Places of Integrative Power” (Dordrecht: Springer)pp.29-50

Olsson, Margareta (2006) - “Bebyggelseinventering och kulturhistorisk värdering: Bebyggelsen utmed järnvägen i Ödåkra, Helsingborgs kommun, Skåne”, Wallin kulturlandskap och arkeologi, Dalby

Pacione, Michael (2009) – “Urban Geography: A global Perspective”, Tredje upplagan, Routledge, New York

Qviström, Mattias (2009) - “Nära på stad - om framtidsdrömmar och mellanrum i Malmös utkant” I: Mellanrummens möjligheter – Studier av föränderliga landskap, Red: Katarina Saltzman, Stockholm, Makadam.

Region Skåne, Länsstyrelsen i Skåne, Skånetrafiken, Trafikverket (2007) – “Stationsnära läge”, Länsstyrelsen i Skåne Län, Malmö

Ritzer, George (2000) – “The Mcdonalization of society”, New Century, Thousand Oaks, California, USA

Salomon, Kim (2012) – “Tågets historia har inte gått spårlöst förbi”, Artikel i Svenska Dagbladet 26/5-2012

Schumpeter, Josef A. (2003) – “Capitalism, Socialism and Democracy”, Routledge, Taylor and Francis e-Library, Great Britain

Storm, Anna (2008) - “Hope and Rust: Reinterpreting the industrial place in the late 20th century”, Division of History of Science and Technology, Royal Institute of Technology, KTH, Daus, Östersund

Svensson, Henrik (2012) – “Falsa byar och koställen”, I “Arbete, fritid och politik på landsbygden kring Helsingborg: Helsingborgs historia del VIII:2” Utgiven av: Helsingborgs stad och författarna, Elanders, Malmö

Svensson, Joachim (1998) – “Järnvägen och dess betydelse för samhällsutvecklingen i Ödåkra”, Sammanställt för föreningen Ödåkraregionens framtid, juni 1998

Tuan, Yi-Fu (1974) – Space and place: Humanistic perspective, I “Progress in Geography vol.6, pp.211-252

Tägil, Tomas (1986) – “Järnvägsmiljöer i Skåne”, I “bebyggelsehistorisk tidskrift” nr 12:1986, pp.157-173

Vikström, Eva (1998) – “Bruksandan och Modernismen: Brukssamhälle och folkhemsbygge i Bergslagen 1935-1975”, Nordiska museet, Stockholm

Wheeler, Rebecca (2014) – “Mining memories in a rural community: Landscape, temporality and place identity”, Plymouth Univ., Storbritannien, I “Journal of Rural studies” nr.36, pp.22-32

#### BILDER:

Om inget annat anges har jag fotograferat bilden

Fleninge Hembygdsförening - Med tillstånd av ordförande Lars Svensson

helsingborg.se:

<http://stadslexikon.helsingborg.se/images/thumb/2/24/Odakrataffel.jpg/180px-Odakrataffel.jpg>

[http://museum.helsingborg.se/web/image/\\*zoom/489776/2172-2012.jpg](http://museum.helsingborg.se/web/image/*zoom/489776/2172-2012.jpg)