
HENRIK REEH

MØDER OG GRÆNSER

– TVÆRKUNSTNERISKE PLANER FOR BYENS HAVN. EN SØNDERBORG-HISTORIE

1. Når kunstnere og humanister udvikler byplaner

Når der i Danmark udskrives arkitektkonkurrencer om byrum og byudvikling, er det efterhånden snarere reglen end undtagelsen, at der håndhæves krav om, at tegnestuerne skal stille med et tværfagligt hold. Der skal være ikke bare bygnings- og landskabsarkitekter til stede, men også ingeniører, økonomer og, som noget nyt, gerne kunstnere eller intellektuelle. Sidstnævnte skal bidrage til, at projekterne overskrider simpelt funktionelle og æstetiske hensyn og tager højde for ønsker om menneskelig sanselighed og kulturelle kvaliteter. På denne måde er et nyt felt for kulturvidenskabelig indsats under fremvækst – et felt, som det er lærerigt at blive en del af, men også udfordrende at indgå i, fordi det simpelthen er andre realitetsprincipper og faglige koder, man konfronteres med.

Statens Kunstfond og danske havnebyer

Statens Kunstfond har bidraget til den tværfaglige tendens, bl.a. med en række initiativer i danske byer, hvis havneområder mistede deres industrielle funktioner såsom lagring og losning for i stedet at blive byggegrunde for kontorer og boliger, der arkitektonisk og urbant ikke altid bød på høj kvalitet. I stedet for en ny monoton søgte Kunstfondens udvalg at fremme kvalitetsplanlægning: Hensynet til billedkunstneriske, arkitektoniske og urbane forhold må integreres fra starten, så de kunstneriske tiltag ikke bagefter skal levere dekorativt plaster på strukturelle sår. Fra 2002 finansierede Statens Kunstfond, at der til byer som Fredericia og Sønderborg kunne udarbejdes tværkunstneriske planer for havnenes udvikling (*Statens Kunstfonds Årsrapport 2002*; Harlang et al.).¹ I tilfældet Sønderborg blev tværfagligheden øget ved inddragelse af en repræsentant for humanistiske bystudier, nemlig forfatteren af nærværende artikel.

¹ Også i 2003 tog Statens Kunstfond initiativer til fremme af en kunstnerisk reflekteret transformation af danske havne; se årsrapporten fra dette år.

Projektet var ganske ambitiøst skitseret. Tre udvalg i Statens Kunstfond havde slået sig sammen om “at yde støtte til havneprojektet i Sønderborg med tilvejebringelse af en udviklingsplan for området, således at en fagligt bredt sammensat gruppe får til opgave [at] udarbejde en strategi for en sammenhængende udvikling af havnearealerne i Sønderborg. Planen skal indgå i og bidrage til den lokale beslutnings- og realiseringsproces” (Statens Kunstfond).

For en forståelsesorienteret humanist var projektet udfordrende på mindst to niveauer. På den ene side var det nyt at indgå i et så nært samarbejde med repræsentanter for rumudformende professioner: arkitekter, designere, billedkunstnere, der i øvrigt ikke selv har tradition for at arbejde intenst sammen i forbindelse med by- og byggeprojekter. På den anden side var det sin sag, forekom det mig, at skulle frembringe en ikke bare strategisk, men konkret anvendelig udviklingsplan for havnen i en by, hvis sociale og kulturelle hverdagsliv samt politiske og økonomiske kræfter var fremmed land. Begge udfordringer var konkrete, men havde en principiel karakter, som det er værd at have i erindring.

Grænser mellem professioner: Afhierarkisering og realitetsprincip

Der har længe været et problemfyldt forhold mellem de forskellige professioner, som indgår i moderne byggeprojekter. Selv arkitekterne, som traditionelt har mere at skulle have sagt end f.eks. billedkunstnere, har haft det svært, siden ingeniørerne holdt deres indtog i løbet af det 19. århundrede, ifølge Sigfried Giedion og andre (Benjamin) som bibringere af et mere tidssvarende formsprog end det, de officielle arkitekter anvendte.

Billedkunstnerne bliver kun lukket indenfor i byggeprojekter, fordi et vist beløb skal afsættes til såkaldte udsmykningsformål. I mange år har det været yret, at “kunstnerne må med fra begyndelsen” af et byggeprojekt. Kun sjældent når de bildende eller på anden måde “frie” kunster dog så vidt, og endnu sjældnere får de en egentligt rumformende eller situationsindbyggende rolle.

Brugen af humanvidenskabelige kompetencer er kun i sin vorden. Arkitektonisk og urbanrumlig professionalisme har i moderne tid været knyttet til et objektivt materialiseret og funktionelt konciperet rum, hvorimod de heterogene og “krøllede” sider af de menneskelige erfaringsrum opfattes som noget subjektivt og dermed sagen uvedkommende (Foucault). Refleksioner over livsverdenens omgang med det byggede rum har derfor været ladt udenfor, og selv når situationen i disse år indebærer en større interesse for såkaldt bløde værdier, er det ofte et *branding*-perspektiv, som får overtaget.

Ikke desto mindre er situationen i opbrud, og både kunstnere og intellektuelle tilbydes af og til en rolle i de processer, som plan- og byggeprojekter forløber i. Statens Kunstfond bidrog i Sønderborg-projektet til en konkret åbning af professionshierarkiet ved at lade arkitekter med erfaring på markant forskellige skalatrin

(fra objektdesign til landskabsarkitektur) og kunstnere med divergerende værkopfattelser indgå på lige fod i gruppen (Bertelsen et al.).² Det var heller ikke meningen, at det kulturvidenskabelige medlem bare skulle være sekretær for gruppen, bemærkede landskabsarkitekten, professor Steen Høyer, der dengang var medlem af Statens Kunstfonds billedkunstneriske udvalg. Hensigten med den sammensatte gruppe var snarere at lade kunstneriske og kulturelle kompetencer mødes i en fælles opgave, som nok var konkret, men alligevel mere åbent defineret end et traditionelt konkurrenceprojekt eller en realistisk forpligtet projekteringsopgave. Således kunne man forestille sig, at et konstruktivt og økonomisk realitetsprincip ikke med det samme ville sætte sig begrænsende igennem.

*Grænser mellem planmagere og byens kræfter:
Michel de Certeau*

I Statens Kunstfonds Sønderborg-opgave aktiveres også en vigtig grænse mellem på den ene side en formgivende og planetablerende instans (designeren, kunstneren, arkitekten, byplanlæggeren) og på den anden side den instans, der planlægges for (her: projektansøgeren og gavemodtageren, dvs. byrådet og dets politikere, men også det lokale erhvervsliv og byens borgere). Denne forskel mellem planlægger og planmodtager kan forekomme praktisk overkommelig og vil blive behandlet som sådan. Den indeholder ikke desto mindre nogle principielle problemer, der næppe kan bringes af vejen i det aktuelle planlægningsystem.

De systematiske problemer er på slående vis formuleret af den franske filosof, historiker, psykoanalytiker og kulturteoretiker Michel de Certeau (1925-1986) i bogen *L'invention du quotidien, 1: Arts de faire* – på engelsk udgivet under titlen *The Practice of Everyday Life*. Certeau tager afsæt i en konkret situation, der tjener som allegori over planlæggerens og planlægningens paradoks i den moderne tidsalder. Han beskriver, hvordan han, efter at have været en del af det intense gadeliv i New York City, har taget elevatoren op til 113. etage af World Trade Center. Men det kunne have været en hvilken som helst skyskraber i en hvilken som helst storby. Blikket fra oven får byen til at fremstå som en art natur eller rettere: som en materie, der kan formes efter forgodtbefindende, eller i det mindste uden de store anstrengelser.

Det er Certeaus antagelse, at dette blik – *breathtaking* og naturaliserende – er en *facsimile*, dvs. analogt med planlæggerens tilgang til verden gennem repræsentationer såsom kort og modeller: “Det er analogen til den facsimile, som rum-tilrettelæggeren, byplanlæggeren eller kartografen frembringer ved en projektion, som er

2 I det følgende vil betegnelsen “arbejdsgruppen” henvises til den af Statens Kunstfond nedsatte projektgruppe til udvikling af en plan for Sønderborgs havn: Jens Bertelsen, Bertel Bruun, Susse Fischer, Karin Lind, Torben Nielsen, Henrik Reeh og Morten Stræde.

3 Oversat fra: “C’est l’analogie du facsimilé que produit, par une projection qui est une sorte de mise à distance, l’aménageur de l’espace, l’urbaniste ou le cartographe” (Certeau, *L'invention du quotidien* 173).

en slags bringen-på-afstand” (Certeau, *L'invention du quotidien* 173).³ Verden synes overskuelig og manipulerbar – et indtryk, som rådighed over planlægningsredskabet understøtter. Planlægningen har tilsyneladende magt, som den seende og rumligt projekterende har agt. Sådan var det i hvert fald under efterkrigstidens franske forhold, skønt Certeaus analogi også i andre kulturelle og geografiske sammenhænge er forståelig.

Et blik fra oven, på afstand, er objektiverende. Heri består en del af dets magt. Magten skyldes, at blikket er udelukket fra det byliv, den konkret iagttagende person på toppen af skyskraberen selv, før opstigningen og efter nedstigningen, deltager i på bunden af gaderne (172). Dette liv er omvendt den urbane virkeligheds eksistensbetingelse: Uden menneskeligt liv og operationer i hverdagen ville byens udformning være blot fysik. Sammenlignet med planlæggeren, som, oppe fra toppen, tænker i materie og funktioner, er livet på jorden også formålsorienteret i mange af sine enkeltbevægelser. Men som mønster, der til og med realiserer sig i en udstrakt tid, fremstår byens liv uden forenende mening.

Hvis man, set fra oven, kan opfatte dette liv som en tekst, skrives denne som i blinde af de enkeltes bevægelser. Bevægelserne kan konstateres og deres konkrete funktioner måske kortlægges, men den samlede kvalitet som byliv med eksistentielle og æstetiske indslag er ikke mentalt tilgængelig fra planlæggerstandpunktet. Bevægelsernes og dermed tekstens betydning for den overordnede byform kan vanskeligt formuleres eller forstås.

Livet er potentielt udgrænset fra den tilgang, som muliggør planlæggerens og selv formgiverens udfoldelse. Det udgrænsede liv i byen kan fremstå selvfølgeligt og naturligt, men *unddrager sig samtidig repræsentation.* *Livet er potentielt udgrænset fra den tilgang, som muliggør planlæggerens professionelle interventioner.* Byens liv kan fremstå så selvfølgeligt og naturligt, at planlæggeren finder den banale hverdag ligegyldig. Men dette indtryk vil ofte være forfejlet. Netop det tilsyneladende betydningsløse: menneskers bevægelser samt deres forskelligartede indtryk og oplevelser, kan afgøre, hvordan en løsning, der fra planlæggerens eller formgivers synspunkt forekommer fagligt rigtig, overlever mødet med virkeligheden.

Afgørende spørgsmål bliver nu: I hvilke former kan hverdagens urbane liv beskrives og forstås? Hvordan kan det for planlæggeren utilgængelige byliv tydeliggøres, om ikke andet i form af en *bevidsthed om udgrænsningen af det Andet* – af bylivet selv?

Grænser som udfordring

Problemet er filosofisk og metodologisk, men bliver hurtigt konkret. I arbejdsgruppen til udvikling af en havnebyplan for Sønderborg var et enkelt medlem vokset op på Als, mens et andet som barn var kommet på ferie i byen. De resterende fem havde aldrig opholdt sig i Sønderborg. Ingen havde professionelle erfaringer fra denne by.

Sønderborgs rolle i Danmarkshistorien var kendt af gruppemedlemmerne, specielt hvad angår Sønderjyllands midlertidige tilhørsforhold til Tyskland (1864-1920). Men denne viden om en by, der i dag har lidt under 30.000 indbyggere, var ikke tilstrækkelig som grundlag for et strategisk arbejde med byens havneområder. Alt fra den lokale politiske situation via byens historie, geografi og økonomiske kræfter til dens livsformer og bevægelsesmønstre var i et planlægnings- og formgivningsperspektiv ukendt for arbejdsgruppens deltagere.

Ville det lykkes at nå ind til de urbane realiteter? Ville en tværfaglig plan for havneområdernes udvikling kunne tage højde så vel for de særlige forhold i Sønderborg som for almene spørgsmål om havneområdernes urbane potentialer? Arbejdet stod på i årene 2002-2005. I det følgende skal jeg fra arbejdsgruppens synspunkt redegøre for dette næsten treårige forløb, som på mange måder præges af forsøg på at bygge bro mellem den storbybaserede arbejdsgruppe på den ene side og den regionale by, som udgjorde scenen for og modtageren af havneplanen, på den anden.

II. Når grænser bearbejdes – en model med fire led

Forsøgene på at overkomme grænserne mellem planlægger og planmodtager er fremstillet i nedenstående figurs fire niveauer, hvorpå afstanden mellem arbejdsgruppe og bymodtager er søgt mindsket, dynamiseret eller på anden måde modificeret.

Figur 1: Bearbejdning af grænsen mellem planlæggersynsvinkel og projektsted.

1. Grundlæggende studier på afstand	Artikulation af de billeder og forestillinger, som knytter sig til projektets sted.
2. Indlevelse i og studium af stedet.	Bevægelser i byens rum, fortrinsvis langs ruter, som stedets beboere følger i deres hverdag. Samtidig søges indblik i den lokale byplanlægning, dennes forvaltning og byens politiske situation.
3. Udvikling af løsningskoncept	På basis af de to foregående stadier og af arbejdsgruppens faglige positioner udvikles et svar på den stillede opgave.
4. Formidling af kontakt med modtageren	I hele processen tages kontakten med den lokale administration og politiske ledelse alvorligt. Forbindelse til en bredere befolkning – inkarnationen af livet i byens offentlige rum – etableres via formidlingstiltag.



Figur 1: Bindingsværk og kornsilo. (Foto: Henrik Reeh)

Skønt niveauerne er kvalitativt forskellige, modsvarer de til en vis grad faserne i det kronologiske forløb, som projektarbejdsgruppen gennemførte i samspil med Statens Kunstfond og Sønderborg Kommune. Således vil en redegørelse for modellen give indtryk af den proces, som udspandt sig fra en mørk novembermandag i 2002 til forsommeren 2005.

1. Tolkning på afstand

Ud over almindelig historisk og leksikalsk (*Lademanns Leksikon* 311-312) tilgængelig viden om Sønderborg findes en nyere faglitteratur, hvori denne by behandles af medarbejdere ved hovedstadens sektorforsknings- og planinstitutioner.⁴ Henrik Hvidtfeldt fra Forskningscentret for Skov og Landskab gennemførte i midten af 1990'erne en spørgeskema- og interviewundersøgelse om sønderborgensernes brug af rekreative områder såsom parker, skove, landskaber og byens rum. Snart måtte han konstatere, at byens havn ofte omtaltes i svarene, selvom et havnerelateret spørgsmål slet ikke var stillet (Hvidtfeldt 46; Bertelsen et al. 215-216).

Havnen spiller også en vægtig rolle i det *Kommuneatlas Sønderborg*, som Planstyrelsen under Miljøministeriet har stået fadder til. På den ene side konstateres det, at byens oprindelige kystlinje ligger inde bag de aktuelle havnearealer. Med deres langt større skala og voldsomme formsprog har havneområderne karakter af en historisk og i denne forstand uegentlig tilføjelse til byen. Kommuneatlasset forfalder dog ikke til ensidigt at dyrke den "oprindelige" by, men opregner tværtimod havneområdernes monumenter fra industrialderen som både bemærkelsesværdige og værdifulde for den urbane helhed (Miljøministeriet 24-25; Bertelsen et al. 220-224).

Også det lokale plangrundlag kan studeres på afstand. En strategiplan, udviklet af rådgivningsfirmaet Skaarup & Jespersen, anlægger en zonefokuseret og funktionsorienteret synsmåde, der modsvarer Certaus kritiske karakteristik af planlæggersynsvinklen (Skaarup og Jespersen; Bertelsen et al. 217-218). En såkaldt promenadeplan, som Kommunen selv har udarbejdet, tænker derimod mere horisontalt. Således opereres der med stianlæg på en strækning af 20 km, dvs. langt uden for den egentlige by, der har nær forbindelse med et ikke-urbant landskab (Sønderborg Kommune, *Promenader*; Bertelsen et al. 219). Promenadeforløbene er dog overvejende til rekreativ brug.

Til gengæld har kommunen til Realdania-kampagnen "Bedre byrum" i 2002 indsendt et forslag, som ønsker at styrke hverdagens gang- og cykelforbindelser mellem den traditionelle by på øen Als og den nye bydel på Jyllandssiden af Als Sund. På denne "fjerne" side af Als Sund er i perioden 2004-2007 bygget det såkaldte Alsion, der med en afdeling af Syddansk Universitet, en koncertsal og en forskerpark ligger ud til banegården i Sønderborg (Sønderborg Kommune, *Ping-pong over Alssund*).⁵

Begrænsningerne i en sådan læsende tilgang skulle snart vise sig. Den modsætning, som antydes af *Kommuneatlas*, mellem en traditionel og en industriel skala, betød i den faktiske byudvikling en nedprioritering af den moderne skala. Nærmest hver gang arbejdsgruppen vendte tilbage til Sønderborg, var et af byens få industrielle monumenter faldet for nedrivningsmaskinerne. En margarinefabrik med "Høj bevaringsværdi" og status af "Markant enkeltbygning" forsvandt i 2002-2003 til fordel for boligbyggeri.⁶ I foråret 2003 kom turen til byens eneste betonsilo, som måtte lade livet af hensyn til fremtidige, men senere opgivne ejerlejligheder i

4 Ikke mindst ikonografien er tankevækkende, specielt i lyset af en vis modsætning mellem det oprindelige Sønderborg på Als og den side af byen, der er beliggende i Jylland og derfor opfattes som mindre egentlig, men i disse år modtager vægtige kulturinstitutioner som Universitet og Koncerthus.

5 Skønt kommunen i 2002-projektet begrænser sig til at forestille sig den eksisterende bro indhyllet i lyserødt lys til ære for de fremtidige kulturinstitutioners unge

brugere, er hverdagsbevægelserne i byens rum tematiseret.

6 Flere gange har daværende borgmester A.P. Hansen mundtligt beklaget middelmådigheden af og begrænsningerne i de projekter, som vedtages. Ikke mindst kritiserede han det udvalgte boligbyggeri på grunden for den tidligere margarinefabrik Solofabriken midt i byen.



Figur 2: Solofabrikken er nedrevet, og grunden ryddes til boligbyggeri.
(Foto: Henrik Reeh)

et pakhus. Ved et møde i Statens Kunstfond december 2002 måtte Sønderborgs borgmester love, at der ikke ville blive foretaget nedrivninger, mens arbejdsgruppen var i funktion – et løfte, som dog var begrænset til præcist definerede felter og indebar fritagelse af store områder, hvor dispositioner (med en del nedrivninger) allerede var truffet.⁷

2. Bevægelser på stedet

Trods evner udi læsning af kort og planlægningsprosa er det først, når forholdene beses i virkeligheden, at en fornemmelse for livets gang og mulige udviklingslinjer etableres. Allerede en tur i fuld fart ned langs kysten i borgmesterens bil giver fornemmelse af den nære forbindelse mellem by og landskab. Fotografierne fra en sådan hastig bevægelse giver tillige indblik i en rumligt heterogen by, hvor forskelligartede skalatrin aktualiseres i umiddelbar nærhed af hinanden og, hinsides godt og ondt, udgør en del af den urban-landskabelige virkelighed.

Det er ikke svært at begejstres over de med havnekajerne parallelle broer, som tager højde for den meget stærke strøm i Als Sund. Disse broer har en humaniserende funktion og kunne bløde op på selv voldsomme institutionsbyggerier som universitet og koncertsal. Broerne genfindes i en lille fiskerihavn, der med sine kuttere, filetteringsmaskiner og skibshandel lader menneskeligt liv og havnerlevant aktivitet komme til syne på en ellers bylivsforladt hverdag. Sådanne områder og rumelementer er lige så urbant værdifulde, som de er oversete.

Sønderborgs skæbne ved Danmarks nederlag i 1864 førte til over et halvt århundrede som del af Tyskland. Rundt om byen ligger et omfattende og til tider spektakulært, men både upåagtet og ruinøst skansesystem. Selve indkørslen til Sønderborg fra Jylland bringer én forbi den såkaldte Brohovedskanse, hvorfra blik over havn og by åbenbarer sig for de få, der når op til toppen.⁸

Allerede efter et par besøg i byen og dens omgivelser har arbejdsgruppens medlemmer fået en betydelig visuel og kropslig fornemmelse af byens rumlige væv. Fra først at fremstå som et nærmest kartografisk rum med få monumenter og simple funktionssammenhænge opfattes byen efterhånden langs bevægelseslinjer, der, uden helt at være realistiske hverdagsruter, alligevel antyder rammer om et kropsligt tilegnet byrum. Selve bevægelserne kan af og til lægge grunden for indsigter og ideer, som hverken kort eller plandokumenter antydede.

Konkret fører vandringerne i den efterhånden kendte by til opdagelse af steder, som knap figurerer på detaljerede bykort. Fodgængernes langsomme tempo muliggør af- og omveje, der på begge sider af Als Sund afslører en efterladt og funktionsløs togrampe op til den centrale bro hen over Sundet. Hvor Jyllandssidens skinnelag byder på selvsåede nåletræer og buske, rummer Alssidens rampeomgivelser brombærkrat og slyngplanter. Disse skinnelagte sidearme på byens centrale jernbetonbro er både mystiske og romantiske steder, der – hvis kommunen ikke river dem ned, men vedligeholder en smule – kunne indgå i formidlingen af bevægelser hen over byens både livgivende, men adskillende vandvej, Als Sund.

Billedet tegner sig af en by, hvor sammenstød mellem forskellige skalaer modsvarede sameksistensen af forskellige historiske lag. En traditionel skala – lille og af ældre dato – dominerer den indre by, også på havnefronten. En markant større skala fra det 20. århundredes første halvdel repræsenteres af infrastruktur (jernbetonbroen over Sundet, fra 1930) og industrielle anlæg til produktion og opbevaring. I de lokale beslutninger er det gået hårdt ud over den industrielle skala, hvorved et vigtigt historisk lag i vidt omfang er fjernet fra byens rum og fra den historiske bevidsthed. Nok er det rigtigt, at den industrielle skala til tider har brudt destruktivt ind i den traditionelle by, hvorved bygninger er blevet afskåret, byens

7 Således kunne kommunen senere – uden aftalebrud – tilføje et musikhus til det allerede omfattende projekt for et universitetskompleks Alsion, tegnet af Aarhus-tegnestuen 3xNielsen.

8 Det gjorde arbejdsgruppen, mens mange lokale politikere og planlæggere aldrig var nået så vidt.



Figur 3: Fortøjningsbro parallelt med Als Sunds bredder. (Foto: Henrik Reeh)

kirke sågar isoleret på en bakketop, ligesom tomrum er opstået. Men i stedet for blot at blive nedrevet og udrenset kan industrielle monumenter og byrum bearbejdes i et erindringsarbejde med afsæt i det 21. århundredes formsprog og livsformer.

3. Konceptudvikling: Mødet med byens havn – en kilde til urban improvisation

Opdraget fra Statens Kunstfond tematiserede havnen i Sønderborg som “porten til Als” og “byens ansigt” (Høyer 1). Således blev der lagt op til at overveje havnen som noget, man som besøgende *møder*, og som beboer ønsker at vise frem ved møder med andre. Denne situation omkring Als Sund vil blive forstærket, i takt med at havnen frigives til civil brug. For første gang er det muligt at *møde havnen* ved at bevæge sig uhindret til fods på de kajområder, der ligger helt ud til havneløbet. Fra at være sporarealer og lagerpladser skal havnens arealer huse uddannelses- og kulturkatedraller samt boliger tilsat lidt erhverv og kommer, men også offentlige områder såsom promenadeanlæg.

Ønsket om at kunne *sanse byen og skabe forestillinger, takket være møder med dens havn*, udgør det samlende koncept for arbejdsgruppens idéplan til Sønderborgs havn. Tanken er, at *havnen bliver et nyt mødested*. I lange tider var arbejdstitlen for arbejdsgruppens bog da også *Mødet med byens havn*. Fordi gruppen hovedsageligt består af arkitekter og billedkunstnere, er dette møde konkretiseret i *rumligt udformede rammer*. *Vandet, byomgivelserne og overgangene heri* behandles billedkunstnerisk-arkitektonisk (eller arkitektonisk-billedkunstnerisk), men det er muligt at begrunde projektets forslag med henvisninger til, hvordan mennesker vil kunne møde byen ved dens havn. Det urbane leben: *bykulturen* skal kunne fremmes ved realisering af arbejdsgruppens enkelte forslag, der hver for sig indgår i bevægelseslinjer gennem byens rum.

Kort sagt: byens havn med dens rum, former, materialer er tænkt som led i menneskers ruter og afledte møder med byens steder og opdukkende landskaber. Gennem intensivering og nuancering af møderne med havnen skulle byen selv – også den bagvedliggende – kunne vinde i bykulturel *improvisationskraft* (Bertelsen et al. 93-95, 135-159; Reeh, *Ornaments of the Metropolis*; Reeh, *Den urbane dimension*).

Arbejdsgruppens projekt kan i detaljer studeres i bogen *Byens havn*. I bogen fremstilles projektelementer, hvorigennem Sønderborgs havn bliver et mulighedsfelt. Havnen behandles som en serie af lokaliteter, der ikke reduceres til et rumligt samlende princip (såsom deres placering i forhold til byens skansesystem). I stedet antydes steder, hvor mødet med byens havn kan udfolde sig på forskellig vis. Nogle eksempler kan antyde de skalatrin (spændende fra XXLarge til Small), hvorpå arbejdet har bevæget sig.

Skalaen XXL (for Xtra-Xtra-Large) modsvarer byen i landskabet og repræsenteres af et ruinøst, tilgroet skanseanlæg, der med lidt omsorg kunne retableres som et landskabsmonument med muligheder for at overskue by, sund og landskab (Bertelsen et al. 106-111).⁹

Den store skala – L (for Large) – genfindes i centrale byrum, hvor industrialderens bro støder sammen med den traditionelle by og efterlader tomrum, der – uden neutralisering af spændingsforholdet mellem industri og tradition – kunne tilføjes overgange og blive et egentligt mødested (126-129).¹⁰

Skala M (for Medium) artikuleres af et bymonument, hvis rotundeform – opbygget af stablede og forskudte “møtrikker” – vil kunne danne et lysende var-tegn for byen, når folk kommer kørende over den centrale bro. Udformet i et samtidsarkitektonisk formsprog skal bygningen have helt praktiske funktioner for de lystsejlere, som i sommerhalvåret lægger til kaj langs Sønderborgs pendant til det københavnske Nyhavn (145-155).¹¹

9 Projektet er af arbejdsgruppen (i det følgende dog uden Susse Fischer) videreudviklet i sagsmappen 3. *Brohovedskansen. Udflugtsmål i byen*, afleveret til Sønderborg Kommune 31. marts 2005.

10 Videreudviklet af arbejdsgruppen i sagsmapperne 1. *Nørrebro Plads. Disponering af pladsens rum*, samt i 2.

Nørrebro Trappehus. Forbindelsen mellem pladsen og broen, afleveret til Sønderborg Kommune 31. marts 2005.

11 Videreudviklet af arbejdsgruppen i sagsmappen 4. *Rotunden. Hus med funktioner til lystsejlerne*, afleveret til Sønderborg Kommune 31. marts 2005.

Repræsentant for skalatrinnet S (Small) er boligarkitekturens såkaldte plint-huse. De er inspireret af de hævdede læsseramper omkring mange havnebygninger, men også på orientalske huse, der ligeledes har en omgivende platform, hævet over terræn. Plint-ideen skulle gøre det muligt – uden total privatisering til følge – at placere boliger i et område, der af mange bruges som et offentligt promenade-by-landskab (176-191).¹²

Skalaen XL (for Extra-Large) kommer til udfoldelse i tilknytning til *den urbane infrastruktur*, nærmere bestemt de funktionsfrie togramper, der åbenbarede sig som hengemte og tilgroede elementer på begge sider af Sundet. Disse resters magi, som blev understøttet af stedsspecifik bevoksning, gav ideen til *togbroens genanvendelse som led i en forbindelse hen over sundet*. Broen skulle dog ikke fremstå som en naturaliseret ruin, men som infrastruktur, der i stedet for tung skulle bære let trafik – drevet frem i barnevogn, på cykel eller egne ben (132-141).¹³

Både praktisk og mentalt må Sønderborg belave sig på at blive en by med både en højre og en venstre bred. Tænk bare på Paris, der også er delt midt igennem af strømmende vand: floden Seine. Siden middelalderen har universiteterne i den franske hovedstad ligget på venstre Seine-bred. Som en sådan to-sidet by må Sønderborg have en infrastruktur for ikke bare bilister, men også studerende på cykel, der fra boliger i den gamle by eller i et kollegium på Als-siden bevæger sig til universitet eller koncerthus på den anden side af havneløbet.¹⁴

Den foreslåede *promenadebro* med afdelinger på begge sider af Sundet og et særligt felt, som kunne påbygges siden af den nys renoverede moderne bro, ville umiddelbart fremme mødet med og ved byens havn. Menneskebevægelsen hen over havneløbet ville her stå i centrum og indebære både visuelle og kulturelt-sociale potentialer. Omformet til et rum, der egner sig til fodgængere (5 km/t) eller cyklister (20 km/t), ville jernbaneramperne i sig selv udgøre et byarkitektonisk værk.

At genanvendte strukturer kan blive til nye værker antydes med stor kraft af et nyligt bro-genanvendelses-projekt i Paris. På den togviadukt, som fører ud fra Bastille-operaen (oprindeligt bygget, hvor en banegård, Gare de la Bastille, med godsfunktioner lå), er der etableret en park i 2.-3. sals højde. Denne hævdede park med egen beplantning og lavereliggende sidepladser blev byplanmæssigt startskuddet til et langt grønt bånd, som – ved inddragelse af tiloversblevne infrastrukturelle arealer – føres helt fra Bastillepladsen ud til Vincennes-skoven gennem Paris' østlige kvarterer.¹⁵ Også i New York City har en sådan genanvendelse af hævet infrastruktur længe været overvejet og realiseres i disse år. Når en idé er god nok til Paris og New York, kunne den måske fortjene overvejelse også i Sønderborg?¹⁶

4. Formidling

Allerede Statens Kunstfond havde opereret med en mulig realisering af projekt-ideerne ved i sin oprindelige henvendelse at præcisere arbejdsopgaven med følgende sætning: "Planen skal indgå i og bidrage til den lokale beslutnings- og realise-

ringsproces” (Statens Kunstfond 1). Dette formidlingsaspekt tog arbejdsgruppen ganske alvorligt. Efter løbende møder med planlæggere og politikere blev den samlede plan publiceret i bogform, oversat til en udstilling af *mock-ups* i byens rum, gjort til genstand for en offentlig konference, for en lokal høringsproces¹⁷ og endelig for en konkretisering i form af 18 sagsmapper, som ved et møde i april 2005 blev tiltrådt af Teknisk Udvalg.¹⁸

III. Grænseerfaringer

Fra begyndelsen af det tværfaglige arbejde havde overvindelsen (eller i det mindste bearbejdelsen) af grænser mellem dels professioner, dels de involverede parter, haft prioritet. Da arbejdsgruppen i foråret 2005 afsluttede sit arbejde (samt en tillægsopgave, der bestod i at konkretisere diverse planelementer i sagsmapper, tilpasset den kommunale planlægning), var det muligt at gøre status.

12 Videreudviklet af arbejdsgruppen i sagsmappen 15.

Plinthusområderne. Nord for Ewers Pakhus og det lille plinthusområde, afleveret til Sønderborg Kommune 31. marts 2005.

13 Videreudviklet af arbejdsgruppen i sagsmappen 5. *Godsbanebroen. Forbindelse for fodgængere og cyklister over sundet*, afleveret til Sønderborg Kommune 31. marts 2005.

14 Det var i sidste øjeblik, at denne idé blev fremlagt primo juni 2003. Da kom det frem, at der i forbindelse med anlægget af universitetet var ved at blive iværksat en nedrivning af jernbanerampen på Jyllandssiden af Sønderborg. Var arbejdsgruppen kommet tre måneder senere, havde jernbanerampens komponent til den fremtidige by været forsvundet. Efter redningsaktionen stod begge jernbanevinger intakte tilbage med mulighed for etablering som promenadebro for cykler og gående.

15 Hidtil har denne rute på 5-6 km stort set været uden rekreative arealer, men på bare ti år er den blevet velforsynet hermed, takket være omdannelse af tidligere industrielle arealer og strukturer (således også vintapomejråderne ved Bercy, nær Seinens løb) til grønne områder med offentlig adgang.

Specielt om det parisiske projekt (Bertelsen et al.134-135). Ideen om en promenadebro (131-141). På Museum of Modern Art i New York var der i foråret 2005 udstillet en model til et lignende projekt for Manhattans vestkyst, ud mod the Hudson River. Projektet er – efter mange års diskussion – under gen-

nemførelse; første afsnit af the High Line er indviet i juni 2009.

16 Planen for udvikling af Sønderborg til en by, hvor besøgende og beboere møder byen og hinanden i tilknytning med havnen, indbefatter mange overkommelige enkeltprojekter, der er tænkt lokalt og stedspecifikt, men via enkeltkomponenterne, skalatrinene og det samlende koncept kunne vise sig relevante også i andre havnebyer.

17 I september 2004 blev arbejdsgruppen bedt om at præsentere projektet ved et borgermøde, som var starten på en egentlig høringsproces. Dette møde, hvor også kritiske overvejelser blev fremført, viste, at en tilpasning til de helt lokale og planmæssige forhold var begrundet.

18 Arbejdsgruppen, dog uden Susse Fischer, fungerede i foråret 2005 som et designkollektiv inden for rammerne af en tegnestue, som udarbejdede sagsmapper af professionel standard. Da var arbejdsgruppens produkter ved at blive det – nødvendige – materiale, som tegnestuerne leverer, men som Statens Kunstfond i sin oprindelige henvendelse ikke ønskede som et første resultat. Foranlediget af erfaringer fra bl.a. Vejle blev der i Sønderborg afholdt nogle workshops i begyndelsen af 2005. Ved disse mødtes repræsentanter for arbejdsgruppen med kommunale planlæggere og politikere fra Teknikudvalget, men også med repræsentanter for det civile samfund. Med udarbejdelse af egentlige sagsmapper blev der lagt an til realisering af forslagene i fuld skala.

Professionsforskydninger

Om forholdet mellem de involverede professioner må det konstateres, at forsøget på, som ønsket af Statens Kunstfond, at "bidrage til den lokale beslutnings- og realiseringsproces" medførte et realitetsprincip, som var domineret af en arkitektonisk konstruktiv synsvinkel. Alle projekter skulle kunne materialiseres inden for de økonomiske, planlægningsmæssige og sociopolitiske rammer, som gælder i en provinsby med knap 30.000 indbyggere. Ligesom byggeprocesser ofte ender med at foretage besparelser på kontoen for f.eks. landskabsarkitektur og kunst, blev realiserbarheden i Sønderborg et afgørende hensyn. Hele tiden var ønsket at komme de lokale forhold i møde.

Mens autonome kunstneriske bidrag gled i baggrunden, bidrog billedkunstnerne til gengæld intenst til en byarkitektonisk projektudformning. Således fandt formanden for Statens Kunstfonds udsmykningsudvalg, Sys Hindsbo, at "arkitekturen er tænkt billedkunstnerisk", hvilket af hende blev opfattet som en kvalitet. Også i formidlingen af projektet ved en udstilling *in situ* i sommeren 2004, trådte billedkunstneriske kvaliteter i forgrunden som foregribelser af byarkitektoniske forandringer.¹⁹

Rejsehold og gavemodtager

I lyset af Michel de Certeaus strukturelle skelnen mellem en autoritativ planlægger, som fordrer overblik og dermed distance fra det lokale liv på den ene side, og den urbane dynamik, der af Certeau knyttes til de horisontale hverdagsbevægelser på den anden side, blev det hurtigt klart, at denne tvedeling ikke entydigt gælder for den konkrete situation. Hverken arbejdsgruppen eller Statens Kunstfond som centraladministrativ institution har kunnet eller skullet indtræde i rollen som beslutningstagende og projektgennemførelse. Denne rolle har hele tiden været tiltænkt de kommunale niveauer i Sønderborg, som igen måtte tage højde for den økonomiske formåen hos offentlige samt ikke mindst private økonomiske interesser. At den lokale henvendelse, oprindeligt med assistance fra erhvervsfolk, havde ønsket at få støtte til kunst ved rundkørsler og som gavlmalier, mens repræsentanterne for Statens Kunstfond måtte påpege det påtrængende og potentielt interessante i en sammenhængende refleksion og formgivningsstrategi for havneområderne, var måske med til at svække den lokale passion for arbejdsgruppens forslag og overvejelser. Interessen var dog betydelig og positiv, når arbejdsgruppen fremlagde sine planideer og formgivningsprojekter for kommunens medarbejdere og politikere. Udstilling, konference, høringsrunde og workshops blev gennemført, ligesom de detaljerede sagsmapper gik hele vejen gennem det administrative og politiske system. Alligevel havde arbejdsgruppen fornemmelsen af til tider at blive opfattet som et hovedstadsbaseret rejsehold, der i mørke frakker og hvidt folkevognsrugbrød holdt et ikke altid lige begæret og værdsat indtog i en lokal virkelig-

hed, som omvendt syntes præget af særlige dagsordener og af begrænset lyst eller kraft til at realisere de tilstræbt overkommelige projekter.

Planmagere og byliv

Arbejdsgruppens faglige autoritet var – trods opbakning fra ledelsen i Statens Kunstfond og efterhånden fra både borgmester, byråd og administration i Sønderborg – ikke fuldgældigt koblet med en politisk, administrativ og økonomisk magt, som er forudsat i Michel de Certeaus fremstilling af den alvidende og omnipotente planlæggerinstans. Dermed bliver en magt- og vidensform, der bygger på overblik og distance, endnu mere illusionsfyldt og sårbar. Blot var en sådan forestilling om fuldgældigt over- og indblik, kombineret med handlekraft, aldrig fremherskende i arbejdsgruppen. De voldsomme nedrivninger i 2002-2003 var blot et enkelt tegn på, at en fagligt begrundet kontrol ikke var etableret. Følgelig bestræbte gruppen sig på at tage udgangspunkt i den eksisterende urbane virkelighed, så vel den konstruktiv-funktionelle som den sociokulturelle og bevægelsesmæssige.

Grænsen mellem arbejdsgruppens plansynspunkt og det faktiske byliv har vist sig svær at overskride. Ikke alene har samarbejdet overvejende foregået ved møder med politikere og embedsmænd. Ved bevægelser i det urbane rum har det endvidere været, som om det umiddelbare liv skjulte sig, når arbejdsgruppen besøgte havneområderne. Skulle byens liv være så nedtonet eller bare lidet synligt på hverdage og i arbejdstiden?

Efterskrift

I foråret 2010 vil der være gået fem år, siden projekterne i *Byens havn*, efter både høringsproces og workshops, blev omsat til teknisk og formgivningsmæssigt forpligtende projektmapper og billiget af Teknisk Udvalg. Projekternes realisering lader vente på sig. I mellemtiden har Sønderborg fået betydelig presseomtale ud af en kontakt med den amerikanske *starchitect* Frank Gehry, som var udset til at tegne et luksushotel på havnen i Sønderborg, men forbeholdt sig retten til forinden at lave en masterplan for havnen.²⁰ Også den eventuelle omsættelse af Gehrys skitseagtige plan til fysisk virkelighed lader vente på sig. Imens går livet sin gang.

Målet har fra arbejdsgruppens side været at fremme mulighederne for byliv i Sønderborgs havneområder. Det er da også vanskeligt at forestille sig, at så vel et koncerthus som et universitet med mange arbejdspladser, studerende og aktiviteter vil kunne ligge i umiddelbar havnenærhed uden dér at fremme det urbane, offentlige liv. Præcis *hvordan* byens havneliv vil udvikle sig, kan ingen forudsige. På dette punkt er hverken planer eller hensigter enerådende.

19 Denne udstilling blev fra arbejdsgruppens side forestået af billedkunstneren Karin Lind.

20 Udviklingen frem til medio 2008 (Jensen).

LITTERATURHENVISNINGER

- Benjamin, Walter. "Das Passagen-Werk." *Gesammelte Schriften*. (V). Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, 1983.
- Bertelsen, Jens, Bertel Bruun, Susse Fischer, Karin Lind, Torben Nielsen, Henrik Reeh og Morten Stræde. *Byens havn. Forslag til udvikling af Sønderborg havn*, København: Statens Kunstfond, 2004.
- Certeau, Michel de. *L'invention du quotidien, 1. Arts de faire*. Paris: Union Générale des Editions (collection 10/18), 1980.
- Certeau, Michel de. *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press, 1984.
- Foucault, Michel. "Des espaces autres." *Dits et écrits* (IV). Paris: Gallimard, 1994. 752-762.
- Giedion, Sigfried. *Bauen in Frankreich, Bauen in Eisen, Bauen in Eisenbeton*. Leipzig: Klinkhardt & Biermann, 1928.
- Harlang, Christoffer, Poul Ingemann, Søren Jensen og Rikke Munck Petersen. *Portamento – et udviklingsprojekt for Fredericia*, rapport, privattryk, København, 2003.
- Hvidtfeldt, Henrik. *Sønderborg – en by i Danmark. Hvad mener sønderborgenserne om byens miljø – og hvad bruger de byen til?* Hørsholm: Forskningscentret for Skov og Landskab, By- og Landsplanserien, 3, 1999.
- Høyer, Steen. "Sønderborg Havn." Notat fra Statens Kunstfond, 3. oktober 2002.
- Jensen, Jan Bruun. "Sønderborg Havn – mens vi venter på Gehry." *Kulturplaner – fra velfærdsplanlægning til kulturel byudvikling*. København: Bogværket, 2008.
- Lademanns Leksikon, bind 18, Spar – Tan*. København: Lademann, 1972-1981. 311-312.
- Miljøministeriet. *Kommuneatlas Sønderborg – Bevaringsværdier i byer og bygninger 1990*. København: Miljøministeriet, Planstyrelsen, Kontoret for by- og bygningsbevaring i samarbejde med Sønderborg Kommune, Hans Reitzels Forlag, 1990.
- Reeh, Henrik. *Den urbane dimension. Tretten variationer over den moderne bykultur*. Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2002.
- Reeh, Henrik. *Ornaments of the Metropolis: Siegfried Kracauer and Modern Urban Culture*. Cambridge, MA: The MIT Press, 2004. 135-159.
- Skaarup og Jespersen. *Havneområderne i Sønderborg. Strategi for omdannelse af havnearealerne*. Sønderborg: Sønderborg Kommune. 9. oktober 2001.
- Statens Kunstfonds Årsrapport 2002*.
www.kunst.dk/statens-kunstfond/publikationer/aarsberetninger/
- Statens Kunstfond, brev underskrevet af Vibeke Jakobsen, sekretariatschef. 10. oktober 2002.
- Sønderborg Kommune. *Ping-pong over Alsund Sønderborg*. Sønderborg: Privattryk. 2002.
- Sønderborg Kommune. *Promenader langs havnen og kysten – Sønderborg Kommune 2002*. Sønderborg: Sønderborg Kommune, Plan og Teknik. Marts 2002.