

# 13

## Byer, mennesker og shopping

Byer er forbundet med handel. De første byer i verden opstod som handelsbyer og servicecentrum for de aktiviteter, der foregår i forbindelse med handlen. Byerne udgjorde selve handelspladsen og samlede derudover håndværkere, der kunne yde service og sælge produkter til handelsfolkene. Denne service kunne være i form af smedjer, skibsbyggere, sadelmagere, provianthandlere og alle former for vedligeholdelse og reparationer. De første byer af denne type vi kender til i Danmark er Hedeby, Ribe og Aros (Århus). Denne type byer var de typiske byer helt op i middelalderen. Igennem årene kommer der yderligere et par bytyper til, nemlig fæstningsbyen og administrationsbyen, der ofte var en og samme by. De blev udformet med det formål at forsvare riget og gøre kongemagten stærkere gennem administrative enheder over hele landet.

Byer er skabt af handel og først senere kommer andre funktioner til. Det danske købstadssystem gav byerne særlige rettigheder og pligter i forbindelse med handlen, som kun måtte foregå her. Derfor er centrum i de gamle købstæder altid torvet – handelspladsen. Det gælder for eksempel for Roskilde, København (Gammeltorv og Nytorv) og Århus – ja, faktisk alle de ældre danske byer. Selv meget nye byer som Herning og Esbjerg har fulgt dette mønster med torvet som centrum. Byen er simpelthen designet til handel.

Håndværk og anden produktion måtte også stort set kun foregå i byerne. Bosætningen skulle helt op i 1800-tallet foregå inden for voldene, der var byernes gamle befæstninger. Først sent i 1800-tallet begyndte for alvor udbygningen af byerne uden for de traditionelle grænser. Brokvartererne opstår i København, og de øvrige store byer vokser også kraftigt



Billedtekst fjdgifdz  
jgfdjgf jgfd udi  
ugd ud ufjd ufdi  
ufdis fudfjdsi  
<fdu< fuds< u

ud over deres gamle grænser. Det sker ofte efter fransk forbillede med store boulevarder og nye byplaner – eksempelvis kvarteret Frederiksbjerg i Århus eller Frederiksberg i Hovedstaden.

Byernes vækst skete på baggrund af industrialiseringen, der forandrede middelalderbyen i to omgange. I første omgang skete det gennem byvækst lige uden for de gamle grænser. Der blev anlagt fabrikker både i den gamle bydel og i de nye dele af byen – Carlsberg på Vesterbro i København og Ceres- og Thor-bryggerierne i henholdsvis Århus og Randers er tre gode eksempler på denne udvikling. Fabrikkerne skulle ligge tæt på byen, da transportmulighederne for datidens fabriksarbejdere var begrænset. Bryggeriarbejderne gik på arbejde – og efterhånden blev det også muligt at cykle eller tage en sporvogn. Derfor blev byerne tætbebyggede. Koncentration af byen var nødvendig på grund af transportmulighederne. Samtidig var indvandringen til byerne fra landet enorm, da der på grund af de nye fabrikker var gode muligheder for at tjene mere i byen end som landarbejder på landet.

Omkring år 1900 var byerne derfor præget af tæt bebyggelse og usunde boliger med meget lidt lys og luft – senere fik det betegnelsen slum. Samtidig var byen præget af en blanding af handel, service, industri og boliger. Der var ikke klart afgrænsede områder til beboelse eller industri, som vi kender det fra moderne tiders byer. Byen flød sammen i et mere eller mindre tilfældigt mønster, og forurenende og larmende industri blandede sig med boliger og handelsområder. Byen var endnu ikke plaget af trafik, men det skal da nævnes, at en by som London omkring år 1900 var ved at drukne i hestemøg på grund af meget kraftig kørsel med hestevogne i byen.

Det var baggrunden for udviklingen af den moderne arkitektur som funktionalismen og den moderne byplanlægning, som blandt andet den svejtsiskfødte franske arkitekt Le Corbusier dyrkede. Han udarbejdede planer for den moderne by med trafik i flere etager og høje huse til beboelse og kontorer. Vigtigst i hans tanker i forhold til udviklingen af byerne var opdelingen af byen i områder med hver sin funktion. Beboelse for sig, industri for sig og handel, underholdning og fritid for sig.

Industrialiseringen betød derfor i anden omgang, at Europas byer fra omkring 1920 fik industriområder, handelszoner, kontorområder, boligområder, fritidsarealer og rekreative områder. Ideen var at få industriens forurening adskilt fra f.eks. boligområderne og de rekreative områder. Til gengæld skulle man bevæge sig fra en del af byen til en anden, hver gang man ændrede funktion. Det skulle derfor ikke ske for tit, da det er relativt besværligt at bevæge sig rundt fra det ene område til det andet. Ideelt skulle man i dagligdagen blot bevæge sig fra boligområdet til et af arbejdsområderne for igen senere på dagen at bevæge sig den modsatte vej. Hvis der var mulighed for de daglige indkøb undervejs, var det en udmærket løsning.

Denne opdeling af byen i funktionelle zoner fik stor succes under 1950-60'ernes planlægning af de moderne forstæder og udbygningen af byerne. Disse ideer skabte Volsmose, Gellerup og Avedøre Holme. Det blev denne opdeling af byerne, der blev anvendt, da vi i Danmark efter Anden Verdenskrig skulle afskaffe bolig manglen og få fjernet slummen. Nye, lyse og sunde boliger blev bygget i separate områder, der kun var til beboelse. I samme planlægning indgik også industriområder, kontorlandskaber og bestemte områder til detailhandel. Det er denne tankegang, der har skabt motorvejskrydsene med alle de store butikker, og det er

stadig denne tankegang, der ligger bag meget af reguleringen af detailhandlen.

### **BYUDVIKLINGEN - FRA INDUSTRIBYENS FUNKTIONS- OPDELING TIL FREMTIDENS FLETTEDE BY**

Den funktionalistiske opdeling af byen er i dag under opløsning. Revitaliseringen af bykernen i de større byer i Danmark har gennem en årrække ændret byernes kerner. Der er blevet bygget boliger i centrum og i nærheden af centrum, og antallet af beboere i f.eks. Københavns kommune, der udgør den inderste del af hovedstaden, er vokset siden 1992.

Lokaliseringen af moderne virksomheder har haft betydning for revitaliseringen af bykernerne. Mange virksomheder har i dag deres kontorer placeret i bykernen, og udflytningen til forstadsområderne er blevet afløst af nyt erhvervsbyggeri i centrum af byerne. Mange steder er de gamle trafikhavne blevet omdannet til områder med blandet erhverv og bolig. I enkelte dele af landet har vi set nye bydele skyde op, hvor bolig, erhverv og fritidsaktiviteter fra begyndelsen er blandet med hinanden. Kildebjerg ved Ry er et af de nye områder. Her er en golfbane opbygget sammen med boliger og erhvervsbygninger som et bud på, hvordan byen skal se ud i det nye årtusinde.

#### **Funktionernes foldning**

Tre unge mennesker på en café i det indre København en fredag eftermiddag over tre gang café latte. De snakker sammen og er fysisk til stede samme sted. Arbejdskollegaer kommer forbi, og der indgås nogle aftaler for den kommende uge. Samtidig bipper sms'erne ind på deres mobiltelefoner, og der bliver også ringet til to af dem - til den ene fra kæresten, til den anden fra arbejdspladsen. De er på en gang både i gang med fritiden og arbejde og er mentalt til stede i flere rum. De vil i løbet af eftermiddagen skifte retning og orientering i forhold til en fest senere på dagen, så de måske først hen ad kl. 20 ved, hvor de skal hen og i virkeligheden ender et helt tredje sted.

Byen har ændret form og funktion siden modernisterne introducerede byens opdeling efter funktioner. I dag flettes de forskellige klassiske funktioner ind i hinanden i det moderne byliv. Frem for den skarpe opdeling af bymiljøet i adskilte byfunktioner, som mange storbyer er indrettet efter, er

tendensen fremover at befordre denne foldning af funktionerne gennem indretningen af byerne. Vi færdes i dag som regel i flere rum på samme tid. Med de nye kommunikationsteknikker, først og fremmest mobiltelefonen og internettet, er vi nærværende flere steder på samme tid. Dette afspejler et forandret livssyn. Vores mobilitet, mentalt som fysisk, har inden for få år udviklet sig så markant, at vi i dag ikke længere ser os begrænset af indskrænkninger i tid og rum, men kan være til stede flere steder på en gang og være i gang med flere funktioner på samme tid.

Vi lever med andre ord ikke længere i forskellige lejre på forskellige tidspunkter – i forskellige monofunktionelle byrum i forskellige bydele. Vi bevæger os ikke i så høj grad i regelmæssige, kollektive strømme fra en funktion til anden, typisk fra arbejdet til fritiden og omvendt, som vi gjorde i industrisamfundet. Den moderne livsstil er fleksibel, organisk og meget dynamisk. Byens strømme er myriader af individuelle og forskellige bevægelser, som slynger sig mellem hinanden – ideelt set på samme areal. I dag og i højere grad i fremtiden foldes byfunktionerne derfor ind på de samme arealer og krydser hinanden i byens forløb i tiden, under dagens forløb og i det enkelte menneskes bevidsthed og valg af livsmønstre eller livsstil.

Denne udvikling får en række konsekvenser for byen og dermed for shopping og lokalisering af shoppingarealer.

### **DAGEN SOM EN REJSE GENNEM BYEN OG FORSTÆDERNE**

Lad os tage et blik på et moderne menneskes hverdag, sådan som den ser ud for nogle få mennesker i dag og vil se ud for rigtig mange mennesker inden for de næste 10 år. Personen er en kvinde i trediveerne, bosiddende i en forstad til en større by, gift og har to børn. Dagen begynder for hende kl. 6:30 – børnene vækkes lidt senere. Hun forlader hjemmet kl. 7:50 for at følge den mindste i børnehaven og få den største godt på vej til skole. En halv time senere er hun hjemme igen og i gang med sine første mails på den bærbare. Hun arbejder i hjemmet i en time og har sin første aftale på en café i udkanten af den indre by kl. 10. Det er en forretningsforbindelse hun mødes med, og de nødvendige aftaler falder på plads hen over et par kopper chai – indisk te. De har valgt stedet, da det ligger på begges rute rundt i byen den dag. Et personligt møde var nødvendigt for at "se hinanden direkte i øjnene".

Mødet er færdigt lidt over 11, og hun forsætter sin dag med et besøg hos tandlægen kl. 11:45. Der er lige tid til at se på lidt børnetøj på vej hen til klinikken, og der dumper også noget frugt ned i tasken fra grønthandleren på hjørnet. Hun er på sit kontor i den indre by kl. 12:30 og når lige at åbne den bærbare inden det er tid til at gå i kantinen til frokost. Hun er på vej ud ad døren igen lidt over 13, men når lige at diskutere en sag med en kollega, før retningen sættes mod et hovedsæde i et af de store firmaer, hendes virksomhed arbejder for. Her er der møde og opfølgning på de ting, der allerede er i gang, frem til kl. 14:30. På vej ud fra mødet bliver der lige tid til at tjekke mails på den nærliggende cafe og følge op på en række beskeder på mobilen, der har hobet sig op gennem dagen. Klokkeren 15:45 har hun retning mod motionscentret – hendes mand sørger for at hente den mindste i børnehaven i dag. Hun når lige at købe ind til middagen på vej hjem – hjemme er der gang i madlavningen ret hurtigt, men undervejs har hun en tur over til sportspladsen for at aflevere den ældste og hans kammerat til fodbold. Familien spiser omkring klokken halv syv. Senere på aftenen går hun på nettet og besvarer mails samt bestiller levering af grønt til næste uge og foretager nogle få andre indkøb på nettet.

Tegner vi denne hverdag op på et kort, vil vi se en masse forskellige stop i løbet af dagen samt arbejde, fritidsaktiviteter og shopping, der blander sig mellem hinanden. Det er langt fra industrisamfundets mønster, hvor man forlod hjemmet om morgenen og afleverede børnene på vej til arbejde for senere på dagen at tage den modsatte tur og måske lige nå at købe ind på vejen hjem. Hvis vi kombinerer denne kvindes mønster med en række andre menneskers mønstre og lægger det hele oven på hinanden på et kort over byen, vil vi kunne se byen som en række strømme af mennesker, hvor arbejde, fritid og shopping fletter sig sammen i en multifunktionel by uden en fast opdeling i arbejdszoner, fritidszoner, servicezoner og shoppingzoner. Det er denne by, der i disse år er under skabelse.

### **VIRKSOMHEDEN UDEN KONTOR OG HOVEDSÆDE**

Det engelske tidsskrift *The Economist* bragte den 12. april 2008 en historie om etableringen af en ny virksomhed i New York-området – Coburn Ventures. Da firmaet afholdt sit første møde efter stiftelsen med alle part-

ner, der kom fra forskellige virksomheder, var man enige om at første prioritet var at indkøbe BlackBerries til alle, så de kunne håndtere e-mails og gå på nettet. (I Europa er Blackberries ikke så udbredt, men smartphones som iPhone, HTC og specielle Nokia- og SonyEricsson-telefoner dækker i stedet behovet.) Dernæst skulle de begynde at kontakte kunder og endelig skulle de finde nogle kontorlokaler – allerhelst i det chikke Union Square-område på det sydlige Manhattan. Tre dage senere var alle seks i gang med at drive virksomheden via Blackberries og bærbare computere, men selv om de fik mange kunder, var der aldrig nogen der spurgte efter deres kontoradresse. Otte måneder og en del nye medarbejdere senere blev spørgsmålet om kontorlokaler igen bragt op på et morgenmøde, der foregik på en Starbucks Café. Virksomheden havde nu eksisteret i otte måneder uden kontorlokaler. Beslutningen blev at fortsætte uden kontorer. En kontorløs virksomhed var skabt. Eneste modstand kom fra en kvinde i trediverne med to små børn og en fast barnepige i hjemmet, som ønskede sig muligheden for fred og ro på et kontor.

Vi vil se mange af denne type mennesker i fremtiden. De har hjemmesider, laptops med konstant internetopkobling, business iPhones og bruger cafeer, hjem og mødelokaler hos kunder som kontor. Kontoret er ved at blive overflødigt for visse virksomhedstyper. Disse mennesker beskrives oftest som de nye nomader, som dog ikke bringer deres hjem med sig rundt på farten som de oprindelige nomader, men kun deres arbejdsredskaber. Til forskel fra de gamle nomader bor de også fast et sted og rejser ud i livet hver morgen for at vende tilbage til det faste holdepunkt senere på dagen og om natten.

Andre virksomheders medarbejdere bevæger sig rundt i byen med mange ture og stop i løbet af dagen. De udspænder et net af transportveje i løbet af deres dag. Alle disse net går på kryds og tværs af hinanden og følger ikke i nær samme grad de traditionelle pendlerruter ind og ud af byen. Dette transportmønster med netpendling fordelt over hele dagen bliver den nye bys transportudfordring: Ingen følger samme rute – alle har mange destinationer i løbet af dagen, præcis som beskrivelsen af den danske kvindes hverdag i det forrige afsnit. Netpendlerne er den moderne bys beduiner, og de har behov for et fintmasket transportsystem frem for industrisamfundets grovmaskede, store indfaldskorridorer til byens centrum.

Udtrykket "storbybeduin" stammer fra C.V. Jørgensens plade *Storby-*

ens *Små Oaser* fra 1977. Storbybeduinen var i C.V. Jørgensens beretning en person, der levede langt fra luksus og komfort i en storbyørken, men i dag skal vi vænne os til et billede af beduinen som den moderne bys beboer med både luksus, komfort og trang til og muligheder for underholdning, shopping og deltagelse i byens liv og forlystelser. Men også her var C.V. Jørgensen for 30 år siden forud for sin tid:

”Åh ja, men det vrimler med små oaser  
lige fra Christiania & op til Hotel Plaza”  
(fra *Storbybeduinen, Storbyens Små Oaser*, C.V. Jørgensen, 1977)

De små oaser er en naturlig del af storbybeduinens liv. I New York Starbucks, i Danmark de lokale cafeer, i loungen på hoteller og andre ophold på en beduins hverdag i storbyen. Storbyen og de mellemstore byer har i fremtiden brug for at skabe oaser og steder, hvor de moderne beduiner kan stoppe op, arbejde, hvile sig lidt, spise, kontakte andre via mobil og sms – ja, gøre alt det, mange i dag gør på deres arbejdsplads. Vi har allerede en del af mulighederne omkring fritidens aktiviteter, men der er behov for at skabe nye muligheder, der også kan anvendes til arbejde.

## DE UNGE OG FUNKTIONERNES SAMMENBLANDING

For en del mennesker vil dette nye byliv være en mental udfordring. Mange danskere er vokset op i industrisamfundet og har gennem hele barndommen lært, at det er måden at leve på. Man skal møde om morgenen, passe sit arbejde ordentligt og først holde fri, når arbejdet er færdigt. Derfor går tilpasningen til det nye mønster langsomt for den del af befolkningen, der er over 40-45 år. Storbybeduinernes aldersprofil er skæv i forhold til hele befolkningen. Der er langt flere unge og relativt få midaldrende og næsten ingen seniorer i gruppen i dag. Det ændres naturligvis med årene, men de første beduin-seniorer vil først være på banen i større antal om 25 år.

De unge er dog allerede vokset op med det nye mønster. Unge fra Generation Y og Generation Z har allerede i en del år blandet fritid, skolegang og arbejde i et mønster, der er væsentligt forskelligt fra deres forældres. De går ind og ud af disse adskilte områder, som om der ikke var en barriere imellem dem. Og det er der i praksis ofte ikke for de unge





Billedtekst fðjgfdz  
jgfdjgf jgfdi udi  
ugd ud ufjd ufði  
ufðis fudfðsi  
<fðu< fuds< u

generationer. Arbejde skal også være fornøjelse – fritiden tages alvorligt, da man gennem fritidens aktiviteter ofte skaber det billede, man vil kendes på blandt ligesindede. De unge kan være og er ret ofte til stede flere steder på en gang. Via sms og andre kontaktmidler er de i en gruppe, selv om vi måske ser dem alene på vandring gennem byen. Venner og venner er med på mobilen hele tiden, og andre kontaktformer via sociale fora på nettet er i kraftig vækst.

For de unge vil den nye by være en selvfølge, og i deres adfærd i shoppingcentre kan vi allerede se mønstret. Fra Fremforsks undersøgelse af unge og deres adfærdsmønstre i detailhandlen ved vi, at de unge er karakteriseret ved at opholde sig i shoppingcentre for at være sammen med deres venner og så måske også shoppe, når de nu alligevel har chancen. For unge vil funktionernes fletning i byerne være parallellen til den fletning af tid og rum, de selv foretager i deres dagligdag. Derfor får den nye by større betydning alt efter alder. Seniorer vil i mange år stadig efterspørge den traditionelle by med de opdeltede funktioner, men jo yngre des mere vil man blande tingene.

WiFi-revolutionen er med til at skubbe yderligere til denne udvikling. Konstant opkobling til internettet via mobiltelefon og bærbar computer

betyder, at man kan være forbundet hele tiden. McDonald's har indført WiFi i alle restauranter i Danmark, Starbucks har opkobling i hele USA, og ønsker man at tiltrække morgendagens storbybeduiner til sit shoppingmiljø, bliver muligheden for konstant forbindelse med nettet en afgørende parameter. Uden net, ingen beduiner.

### **FORBRUG OG FLETNING**

Fletningen af byens funktioner betyder, at forbrug kan flettes ind i hverdagene og fridagene på et hvilket som helst tidspunkt og på et hvilket som helst sted. Det stedløse forbrug via nettet er en yderligere udbygning af fletningen. Det betyder, at shopping egentlig bliver stedløst og kan foregå hvor som helst og når som helst. Byens funktioner flettes i et nyt mønster, hvor alt kan indtages on-the-go. Kaffe og mad indtages under transporten, mange spiser mens de bevæger sig til fods, små stoppesteder har sin plads hvor som helst, og convenience-butikker som 7-Eleven og on-the-go kaffe og chai-te dukker op i alle dele af byen.

På overfladen ser der derfor ud til, at vi er i gang med en opløsning af byens geografi også på shoppingområdet. Det kunne betyde, at lokalisering af butikker er i gang med at miste betydning. Men det er faktisk lige det modsatte, der er ved at ske. Tidligere har vi set på, hvordan forbruget i stigende grad bliver situationsbestemt. Det er impulser i en tilfældig situation, der skaber shopping. Kunderne køber ikke efter behov, men efter impulser og pludselige ideer og behov.

Fletningen af funktionerne betyder, at kunderne kan komme i shoppinghumør hvor som helst og når som helst. Det kan være efter et møde i byen eller på vej hjem fra motionscentret eller lige før en biograftur. Men da inspirationen ofte er noget tilfældig, giver det dårlige resultater at satse på, at bestemte behov opstår på bestemte steder. Tanken om at sælge bøger til biografgængere lige før indgangen er håbløs, for måske opstår denne impuls under filmen eller på vej hjem. Tøjbutikker placeret op ad udgangen fra hovedsæder for store virksomheder giver heller ikke mening, da det lige så godt kan være aftensmaden eller ferieturen, der passerer revy i hovedet efter et kundemøde i en stor virksomhed.

Tilfældigheden i forbruget får den betydning, at placeringen af butikken på og op til de vigtigste strømme af mennesker i byen er alfa og omega for at opnå en andel af det tilfældige forbrug. Fletningen af funktionerne

øger blot effekten af det situationsbestemte forbrugs betydning for lokaliseringen af butikker i fremtiden. Lad os se lidt mere på konsekvenserne.

### **KONSEKVENSERNE PÅ SHOPPINGOMRÅDET**

- Shopping vil i stigende grad foregå de samme steder i byen. Det er konsekvensen af det situationsbestemte forbrug og byens udvikling med fletning af funktionerne og fremkomsten af de nye nomader. Ligesom beduinerne i århundreder har haft retning efter den nærmeste oase, vil forbrugerne i fremtiden tage pejling efter de koncentrerede shoppingområder, når behov og lyst melder sig. Rigtig mange butikstyper kan ikke placere sig der, hvor behovene opstår. Det næstbedste valg er at placere sig der, hvor forbrugerne naturligt orienterer sig imod, når behov eller lyst til shopping opstår. Det gælder om at ligge der, hvor kunderne kommer. Og de vil i stigende grad komme der, hvor der i forvejen er et stort udvalg af butikker. Så butikker skal fremover løfte i flok frem for at konkurrere om kunderne.
- Det gælder især udvalgsvarehandlen – og i særlig grad det flygtige forbrug af tøj, sko, tilbehør, elektronik, musik, mad til ruten og andre forbrugsområder, der ikke er præget af mere langsigtet planlægning.
- Visse behov opstår planmæssigt omkring trafikknudepunkter og andre steder i byen. Behov for aviser og blade, frugt, snacks, drikkevarer og andre produkter til rejsen rundt i byen har en stor koncentration ved banegården, busterminaler og andre knudepunkter. Derfor kan en kiosk, en pølsevogn, en 7-Eleven og andre convenience-butikker godt placere sig uden for shoppingområderne og i umiddelbar tilknytning til trafikknudepunkter.
- Det betyder, at vi vil komme til at opleve en klar vindereffekt med hensyn til shoppingdestinationer. Det sted, hvor der er mest at hente, vil blive det sted, der vil tiltrække flest mennesker ud af storbyens strømme. Det betyder også, at de sekundære shopping-områder vil få problemer i de kommende år. Et strøg eller et center, der ikke er stort nok eller specialiseret nok i forhold til mere attraktive områder, vil få en nedgang i besøgstallet blot på grund af den moderne byudvikling.