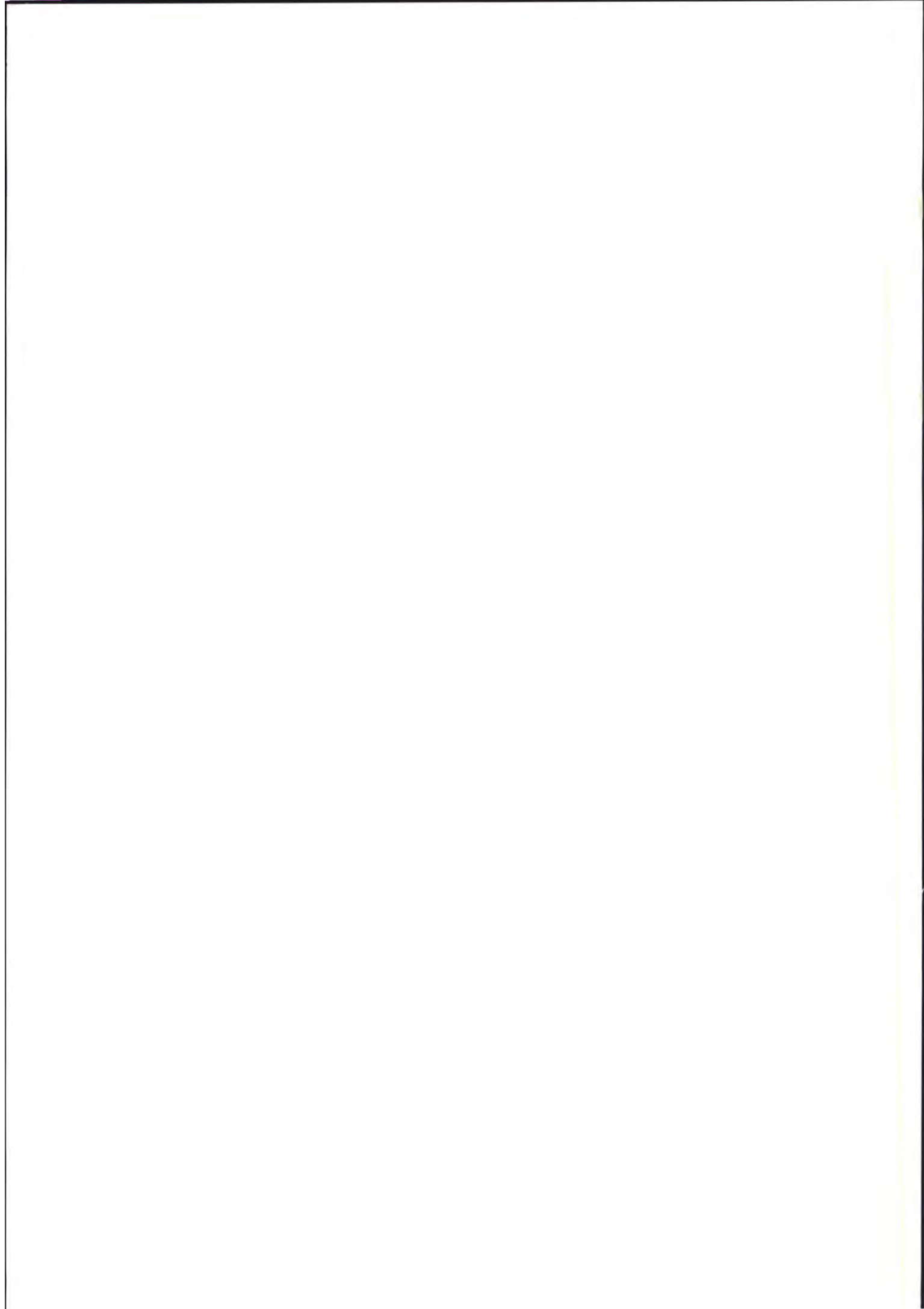


SVEN ILLERIS

**LOKALISERINGEN INDEN FOR
BYERNE I DEN OFFENTLIGE SERVICE**

EN UNDERSØGELSE I HERNING, HILLERØD, KØGE OG RANDERS

56



LOKALISERINGEN INDEN FOR
BYERNE AF DEN OFFENTLIGE SERVICE
EN UNDERSØGELSE I HERNING, HILLERØD, KØGE OG RANDERS

AF SVEN ILLERIS

*Lokaliseringen inden for byerne af den offentlige service:
En undersøgelse i Herning, Hillerød, Køge og Randers. Af Sven Illeris*

Redaktion: Vibeke Dalgas og Elith Juul Møller

Illustrationer: Kim Mogensen, Roskilde Universitetscenter

Trykningen har fået velvillig støtte fra KAB-Fonden. Projektets rejse- og kopieringsomkostninger er blevet dækket af Skov- og Naturstyrelsen, Miljøministeriet.

Figurerne 1-4 er udfærdiget på Institut for Geografi og Internationale Udviklingsstudier ved Roskilde Universitetscenter på grundlag af Kort- og Matrikelstyrelsens database top10dk i henhold til aftalenummer G23-99.

Copyright: Dansk Byplanlaboratorium og forfatteren

Oplag: 300

Skriftype: Times

Trykt hos: KFS AB, Lund, Sverige

ISBN: 87-87487-16-0

ISSN: 0900-3274

Dansk Byplanlaboratorium

Byplanhistorisk Udvalg

Nørregade 36

DK-1165 København K

Tlf: +45 3313 7281

Fax: +45 3314 3435

www.byplanlab.dk, db@byplanlab.dk

Formålet med at udgive "Byplanhistoriske noter" er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie i det 20. århundrede. Det sker blandt andet ved, at planlæggere og andre, der har medvirket, med deres egne ord fortæller om den udvikling, de har deltaget i.

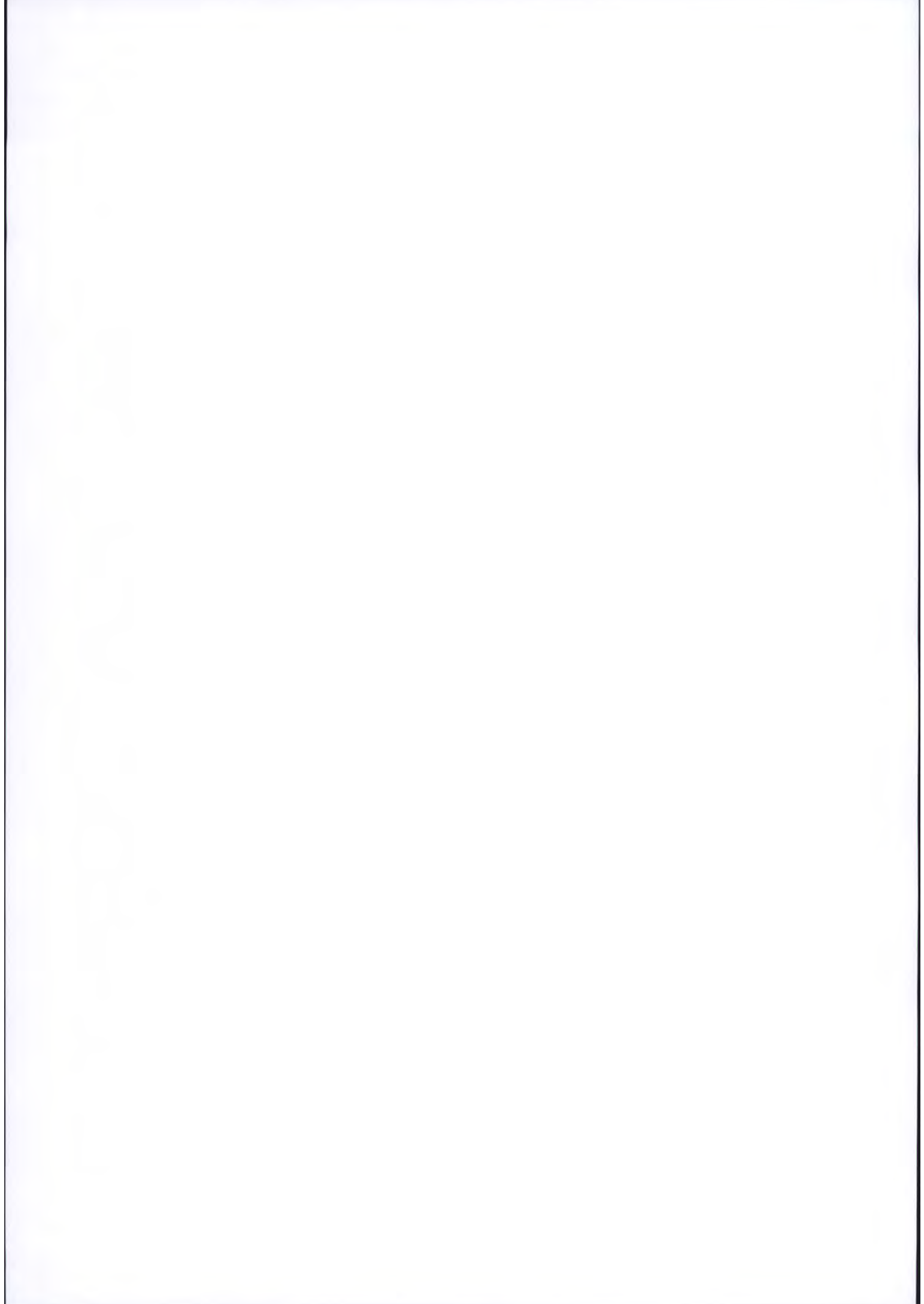
Noterne kan bestå af notater, erindringer eller beskrivelser af særlige emner eller begivenheder, såvel som af arbejder af mere forskningsmæssig karakter.

For hvert af de af udvalget afholdte seminarer om særlige planlægningsmæssige emner er der udsendt noter med gengivelser af indlæg og referater af drøftelser blandt seminardeltagerne.

Det er udvalgets håb, at disse "Byplanhistoriske Noter" vil inspirere til, at andre på samme måde vil berette om deres oplevelser og erfaringer og således bidrage til fremskaffelse af et nyttigt baggrundsmateriale for senere forskning – et materiale, som det ellers ville være vanskeligt at skaffe til veje; og til at inspirere til en sådan forskning.

Indhold

Resumé.....	5
Forord.....	7
Undersøgelsens formål.....	9
Fremgangsmåde.....	13
Undersøgelsesbyerne.....	19
Lokaliseringen af kommunal administration/rådhus.....	31
Lokaliseringen af amtsgårde.....	33
Lokaliseringen af jernbanestationer.....	33
Lokaliseringen af busterminaler.....	34
Lokaliseringen af kommuneskoler.....	36
Lokaliseringen af gymnasier.....	39
Lokaliseringen af erhvervsuddannelser.....	40
Lokaliseringen af mellemlange/lange videregående uddannelser.....	42
Lokaliseringen af hovedbiblioteker og kulturcentre.....	43
Lokaliseringen af sportspladser og sportshaller.....	45
Lokaliseringen af sygehuse.....	47
Lokaliseringen af nogle andre offentlige servicetilbud.....	50
Konklusioner og anbefalinger.....	53
Bilag 1: Litteratur.....	59
Bilag 2: Liste over interviewede personer.....	61
Byplanhistoriske noter.....	63



Resumé

Offentlig service er en sektor, der beskæftiger et stort antal mennesker, lægger beslag på en stor del af byernes areal og udgør en stor del af de vigtige trafikmål. Mange byplanlæggere og kommunalpolitikere har betydelige erfaringer om lokaliseringen af offentlig service i byerne, men den er stort set ikke blevet frugtbargjort. Det er formålet med denne undersøgelse at belyse hvor i byerne den offentlige service er lokaliseret, hvorfor den er lokaliseret dér, hvad de trafikale konsekvenser er, og hvad der herudfra kan anbefales i fremtidig byplanlægning. Der er dog kun tale om en pilotundersøgelse i fire forskellige mellemstore byer i Danmark og omfattende 10-15 af de vigtigste slags service. Hovedresultaterne er:

- De faktorer, der først og fremmest påvirker lokaliseringen af de offentlige servicefunktioner i byerne, er deres nødvendige brugerunderlag, deres tilgængelighed for brugere der benytter forskellige transportmåder, og deres pladsbehov.
- Indtil 2. halvdel af 1800-tallet bestod byerne kun af de arealer, der i dag udgør deres kerner, og offentlige serviceinstitutioner placeredes selvfølgelig heri. Med den senere store vækst i den offentlige service og med de enkelte institutioners stigende arealbehov er dette blevet en umulighed.
- Rådhus og kulturcentre er dog i de fleste byer blevet bibeholdt i bykernen, hvor tilgængelighed til fods og pr. kollektiv trafik samt mulighed for at kombinere flere servicebesøg er størst. Disse lokaliseringer har også symbolsk betydning. Men biltilgængelighed og parkering kan være problematisk.
- Jernbanestationerne blev typisk placeret i udkanten af bykernerne i anden halvdel af 1800-tallet og kan vanskeligt flyttes. Busterminaler er i de fleste byer fra oprindelige lokaliseringer midt i bykernerne rykket hen ved siden af jernbanestationerne, hvilket giver gode omstigningsmuligheder, men i nogle tilfælde forringet adgang til trafikmål i bykernen.
- Stort set alle andre vigtige offentlige serviceinstitutioner er på grund af arealkrav, der ikke kan opfyldes i bykernen, flyttet ud i eller fra starten af blevet lokaliseret i de nyere bydele.
- Nogle lokaliseringer er led i en samlet planlægning af de pågældende bydele og er velovervejede i forhold til de lokale brugere (f.eks. skolebørn) såvel som i forhold til biltilgængelighed.
- Andre lokaliseringer er sket efter at de pågældende bydele var mer eller mindre udbygget, og derfor spredt på tilfældige grunde. Hermed er det vanskeligere at optimere børnenes skolevej og at forbedre busbetjeningen af serviceinstitutionerne. Samlet planlægning af ny bydele anbefales.

- Når man er uden for gangafstand fra jernbanestationen/ bus-terminalen er tilgængeligheden pr. kollektiv trafik dog problematisk, hvilket især gælder brugere der kommer fra oplandet, f.eks. mange uddannelsessøgende til byens gymnasier og erhvervsuddannelser. Selv om der indsættes særbusser fra stationen ved institutionernes mødetid, anskaffer mange over 18-årige sig en (brugt) bil og øger dermed bilkørslen uhensigtsmæssigt.

- Et andet uforudset problem er at forældre er begyndt at køre de mindre børn til skole, hvilket skaber store lokale trafikproblemer ved skolerne. Fremtidig planlægning bør forbedre busbetjeningen af uddannelsesinstitutioner der søges af unge i oplandet og forbedre afsætningsforholdene omkring skolerne.

- Disse problemer førte i 1960erne og 70erne i nogle byer til planlægning af "aflastningscentre" uden for bykernen, hvor flere ærinder kunne kombineres og hvor busbetjeningen kunne optimeres ved koncentration af trafikmål. De er dog ikke altid kommet til at fungere efter hensigten, bl.a. på grund af så store arealudlæg at koncentrationen blev for udtyndet eller utilstrækkelig konsekvens i planernes administration.

- I 1990erne er hovedvægten i planlægningen blevet lagt på revitalisering af bykerne. I tilfælde hvor der var frigjorte industri-, havne- eller jernbanearealer til rådighed, har nogle store serviceenheder med held kunnet lokaliseres her. Men det er urealistisk at alle store offentlige serviceudbud kan lokaliseres centralt, og der må advares mod at man overser problemerne ved deres kollektive trafikbetjening, da dette kun fører til øget privatbilisme.

- Undersøgelsen viste at tilstedeværelsen af egnede ledige offentlige bygninger var en uventet vigtig lokaliseringsfaktor. Hvad enten den hidtidige bruger af bygningen henhørte under samme eller en anden offentlig myndighed, har der været en klar tendens til at sådanne bygninger blev foretrukket til offentlig service frem for køb fra private – ligesom hidtidige offentlige bygninger ret sjældent er blevet solgt til private. Derved er nogle bygninger i årenes løb blevet brugt til 3-4 forskellige slags offentlig service.

- De offentlige sektorforvaltninger beslutter overvejende lokaliseringer ud fra interne hensyn om funktionalitet og økonomi og tager kun i beskeden grad hensyn til brugerbehov og andre samfundsbehov. Samlokalisering mellem offentlig og privat service, der kunne optimere befolkningens adgang til og brug af service, kunne med fordel veje tungere i alle parters overvejelser.

Forord

I denne rapport fremlægges en undersøgelse som forfatteren, der er tidligere medarbejder ved Landsplanudvalgets Sekretariat og Planstyrelsen og professor i geografi ved Roskilde Universitetscenter, gennem mange år har ønsket at foretage, men først efter sin pensionering har fået mulighed til at tage op. Skov- og Naturstyrelsen har støttet den ved at dække udgifter til rejser, kopiering mv og ved at gennemdiskutere undersøgelsen undervejs, og rapporten er primært offentliggjort på Skov- og Naturstyrelsens hjemmeside www.skovognatur.dk. Byplanhistorisk Udvalg, nedsat af Dansk Byplanlaboratorium, har fundet at rapporten har stor interesse for den byplanhistoriske forskning og derfor bør foreligge i trykt form. Udvalget har besluttet at udgive den i sin serie af ”byplanhistoriske noter” som nr. 56. Samtidig rettes en tak til KAB-Fonden som har gjort det muligt for udvalget at bidrage til at projektet får en tilgængelig form.

Forfatteren takker de mange aktive og tidligere medarbejdere og politikere i de undersøgte kommuner, der beredvilligt har ladet sig interviewe og har fundet kommunalt materiale frem (oven i købet i en tid hvor forberedelsen af den ny kommunalreform belastede kommunerne hårdt). En tak også til de lokalhistoriske arkiver der har bidraget med relevant materiale, samt til de serviceudbydere der har svaret på undersøgelsens spørgeskema. Endelig tak til kollegerne Inge Alstrup, Vibeke Dalgas og Elith Juul Møller i Byplanhistorisk Udvalg. De er – med baggrund i at have været involveret i undersøgelsesbyernes planlægning – kommet med værdifulde kommentarer til rapporten. Fejl og mangler er selvsagt udelukkende forfatterens ansvar.

Sven Illeris

Undersøgelsens formål

Denne undersøgelses formål har været at belyse følgende spørgsmål:

- Hvor i byerne er den offentlige service lokaliseret?
- Hvorfor er den lokaliseret hvor den er?
- Hvilke trafikale konsekvenser har lokaliseringen?
- Hvilke byplanmæssige anbefalinger kan der på dette grundlag gives?

Grunden til at foretage en undersøgelse af disse spørgsmål er at offentlig service ikke mindst i Vesteuropa er en af de sektorer, der beskæftiger flest mennesker, lægger beslag på en stor del af byernes areal og udgør en stor del af de vigtige trafikmål. Manglende viden om og forståelse af udbudets lokalisering er derfor et alvorligt hul i beslutningsgrundlaget for byplanlægningen. Lokaliseringen har selvsagt andre konsekvenser end de trafikale, men undersøgelsen har stort set måttet begrænses hertil.

Det skal understreges at denne undersøgelse tager udgangspunkt i den faktiske lokalisering af de offentlige serviceudbud, og derved adskiller sig fra arbejder der enten ved hjælp af teoretiske ræsonnementer eller visionære forestillinger opstiller modeller for hvordan servicemønstret optimalt bør planlægges.

Størstedelen af forskningen om servicelokalisering handler om i *hvilke byer* der er hvilken service, og hvorfor. Denne forsknings-tradition, der er grundlagt af Walter Christaller i 1933, forklarer servicemønstret ved et samspil mellem de kundeunderlag, der er nødvendige for de forskellige slags service, og kundernes interesse i at minimere transportafstandene mellem bopæl og indkøbssted.

Denne tradition har også været forsøgt anvendt på servicelokaliseringen inden for byerne, men er mindre velegnet her. De enkelte serviceinstitutionernes nødvendige brugerunderlag er ikke bestemt af markedskræfter, men af politiske beslutninger. Og mens Christaller forudsatte at transport var lige let i alle retninger og pr. kilometer kostede det samme, er transportforholdene i byerne mere komplicerede. Man må skelne mellem tilgængelighed for gang/cykling, biltransport (incl. parkering) og kollektiv transport i de forskellige dele af byen.

Det meste af den forskning, der handler om servicelokaliseringen inden for byerne, er affødt af den massive udflytning fra bykerne til perifere placeringer, der foregik i USAs byer i årtierne efter 2. verdenskrig. Den peger på at årsagerne dels var at privatbilen blev den dominerende transportform, og at biltilgængeligheden blev dårlig i bykerne, og dels at mange servicefunktioner blev så areal-krævende at de ikke kunne finde plads i bykerne. Det var især udflytningen af den private service – detailhandel og kontorer – forskningen fokuserede på, f.eks. Garreaus bestsellerbog om "edge cities".

I Vesteuropa, hvor den offentlige service spiller en større rolle end i USA, var strukturændringerne i byerne mindre dramatiske, bl.a. fordi den relativt vigtigere kollektive trafik opretholdt bykernernes tilgængelighed på et ret højt niveau. Måske har de mindre dramatiske ændringer udfordret forskerne mindre. I hvert fald har en literatursøgning i forbindelse med denne undersøgelse vist at der kun er en yderst sparsom international litteratur om det offentlige serviceudbuds lokalisering inden for byerne, faktorerne bag den og konsekvenserne – især de trafikale – af den.

Den efter sin titel mest oplagte behandling er Pinch: Cities and Services: The Geography of Collective Consumption (1985). Men faktisk står der heri kun lidt om den intra-urbane lokalisering af offentlig service, og det der står handler om ”i hvilke kommuner”, i enkelte tilfælde også ”i arbejderkvarterer eller middelklassekvarterer”. Nærværende undersøgelse fokuserer på et mere detaljeret niveau.

Den engelske ”urban morphology”-skole kommer i nogle få tilfælde ind på de spørgsmål, der søges belyst i denne undersøgelse, således er der i Larkham (2000) en lille analyse af lokaliseringen af et universitet inden for en by. Men skolens hovedinteresser er nogle andre.

Mere relevant er et kort kapitel om offentlig service i Mérenne-Schoumakers bog ”La Géographie des Services” (2003). Heri påpeges at nogle offentlige serviceudbud på grund af deres store og stigende arealkrav forskydes mod byernes udkant, mens andre serviceydere nødvendigvis må være lokaliseret nær brugerne. Det er temaer, der tages op med mange eksempler i denne undersøgelse.

Foreliggende teorier om offentlige og især kommunale beslutningsprocesser har også vist sig lidet relevante. De beskæftiger sig stort set med spillet mellem de forskellige magtgrupper i og omkring den offentlige sektor på et alt for generelt niveau til at være til nogen nytte for besvarelsen af de ovennævnte spørgsmål.

Uanset manglen på forskning har de fleste planlæggere og andre kommunale medarbejdere og politikere faktisk en viden om hvorfor de offentlige serviceudbud i byerne ligger, hvor de gør, og om det er godt eller skidt at de ligger der. Men denne viden er næsten ikke indsamlet, systematiseret eller analyseret, og kan derfor ikke udnyttes frugtbart af andre.

En omfattende undersøgelse der kunne give udførlige svar på spørgsmålene har der slet ikke været ressourcer til. Der er tale om en pilotundersøgelse, der med begrænset ressourceindsats er kommet frem til nogle foreløbige svar. De skal først og fremmest opfattes som hypoteser, som videre undersøgelser forhåbentlig kan afkræfte eller bekræfte og i hvert fald uddybe. Samtidig har undersøgelsen kunnet afprøve og indhente erfaringer med forskellige metoder. En-

delig blev det ved planlægningen af undersøgelsen anset for vigtigt at indsamle oplysninger inden den ny kommunalreform, som kunne medføre at en del kildemateriale blev smidt ud, og inden potentielle interviewpersoner fik ændrede opgaver og efterhånden kunne glemme deres viden om tidligere beslutningsprocesser.

Fremgangsmåde

Det var oplagt at en sådan pilotundersøgelse ikke kunne omfatte en statistisk repræsentativ stikprøve, hvori alle relevante variable kunne måles, og hvorudfra der kunne udledes kvantitative resultater af typen ”i X procent af alle byer er den offentlige service.....”. Undersøgelsen måtte gennemføres i nogle få udvalgte byer, hvor de mangeartede oplysninger, der var brug for, kunne indhentes samlet. Resultaterne kan kun fremlægges i form af udsagn om at ”der forekommer i byer følgende forhold....”.

Undersøgelsen er begrænset til ny- og omlokaliseringer, der medfører ændrede konsekvenser – f.eks. trafikale – af servicelokaleringen. Langt de fleste af de behandlede institutioner viste sig at have foretaget udvidelser af de eksisterende bygninger, evt. ind på tilstødende grunde/i nabobygninger – hvilket er den mindst problemfyldte måde at afbøde manglende plads på. Serviceudbyderne flytter kun hvis en sådan udvidelse ikke er mulig eller bygningerne er håbløst forældede. Men sådanne udvidelser er anset for irrelevante i forhold til denne undersøgelse. Nedlæggelser af tidligere serviceinstitutioner kan indgå i argumentationen bag ny- og omlokaliseringer og er i så fald inddraget.

Det blev tidligt besluttet at udvælge nogle mellemstore byer, der på den ene side er store nok til at udvise de typiske problemer forbundet med lokaliseringen af offentlig service, og hvor på den anden side problemerne ikke er så komplicerede som i storbyer. Belastningen i forbindelse med den ny kommunalreform fik et par kommuner til at sige nej til at medvirke. Det er imidlertid lykkedes, blandt de 23 mellemstore byer i Danmark (dvs med 20.000-100.000 indbyggere i det sammenhængende bebyggede område) at undersøge Herning, Hillerød, Køge og Randers, der udgør forskellige bytyper i en række henseender:

- Mens Hillerød domineres af offentlig service, og Randers er erhvervsmæssigt blandet, har Herning og Køge en over gennemsnitlig industrisektor (og en stigende andel privat service), som det fremgår af tabel 2.
- Mens Hillerød og Køge indgår i Hovedstadsregionen, ligger Herning og Randers i nærheden af udkantregionerne.
- Mens Køge og Randers – som de fleste danske byer – har middelalderlige bykerner, er Herning og Hillerød yngre byer.
- Mens Køge og Randers er havnebyer (omend uden de større ledigblevne havnearealer, som står til rådighed i en del havnebyer), er Herning og Hillerød indlandsbyer.
- Mens Køge og Randers i de fleste perioder har haft socialdemokratiske byrådsflertal, når støttepartier til venstre for midten medregnes, har Herning og Hillerød oftest haft borgerligt flertal. Dog er Hillerød i de sidste 20 år svinget til den socialdemokratiske side.

Ved kommunalreformen i 1970 indgik ikke alene forstæder, hvis bebyggelse direkte hang sammen med de tidligere købstæders, men

også et antal landkommuner uden sådanne forstæder i de ny bykommuner. Landsbyerne heri, hvis planlægningsproblemer er helt anderledes end byernes, og som kun helt undtagelsesvis rummer anden offentlig service end den helt lokale, er ikke inddraget i denne undersøgelse.

Det var også nødvendigt at foretage et valg af hvilke slags offentlig service, der skulle inddrages i undersøgelsen. Der er over 50 slags service der ejes og drives af staten, amterne og kommuner. Hertil kommer forskellige serviceudbud, der nok ejes og drives i privat – eventuelt non-profit - regi, men som reguleres så detaljeret, finansieres og/eller medejes af offentlige myndigheder i en sådan grad at de ofte henregnes til den offentlige sektor. Det har ikke været anset for vigtigt at opstille nogen præcis definition af offentlig service.

Ved udvælgelsen har ledetråden været at inddrage institutioner, der mht antal beskæftigede og/eller brugere er de største og derved udgør vigtige komponenter i byplanlægningen. Følgende slags service er medtaget:

- Rådhus/kommunale administrationskontorer
- Amtsgårde
- Jernbanestationer
- Busterminaler
- Folkeskoler (privatskoler er udeladt)
- Gymnasier
- Erhvervsuddannelser (tekniske skoler, handelsskoler og erhvervsakademier)
- Mellemlange og lange videregående uddannelser
- Hovedbiblioteker, kulturcentre
- Hovedsportspladser
- Hovedsportshaller
- Sygehuse
- Andre vigtige serviceudbud, varierende fra by til by.

Udvalget er således begrænset til stationær service, mens f.eks. buskørsel og hjemmehjælpere ikke er inddraget.

Det bemærkes at der ikke medtaget eksempler på social service, selvom det er en af de største offentlige servicesektorer. Grunden er at institutionerne – f.eks. børneinstitutioner - oftest er mange og små, kun genererer lidt trafik og typisk er lokaliseret spredt i boligområder.

Lufthavne med rutetrafik er en service, som fra/til mellemstore byer i Jylland og på Bornholm tiltrækker mange brugere og medfører store fordele i national og international tilgængelighed. De beslægtede dog så store arealer og medfører så store støjgener, at de sjældent er lokaliseret i bykommunerne selv. Mens Randers i hele

efterkrigstiden har nydt godt af Århus' lufthavn i Tirstrup, manglede Herning - som andre midt- og vestjyske byer - længe en lufthavn og deltog i forskellige forsøg på at etablere en sådan, da Forsvarsministeriet i 1965 ret pludseligt - angiveligt som følge af pression fra Herning - åbnede den store militære flystation Karup 25 km nordøst for byen for civil rutetrafik. Den har siden kunnet tiltrække og opretholde indenrigsruter med høj frekvens, mens Billund - 50 km syd for Herning - i de sidste årtier har udviklet sig til Jyllands førende udenrigslufthavn.

Alt i alt er der i hver af de udvalgte byer inddraget 20-30 serviceinstitutioner. Omtalen heraf udgør størstedelen af rapporten.

I hver af de 4 byer er en række oplysninger indhentet i 2005 og begyndelsen af 2006 ved hjælp af følgende metoder.

Givet at det meste af den offentlige service er kommunal, er det forsøgt at gennemgå kommunale sager og arkiver. Det har imidlertid vist sig at de stort set kun rummer oplysninger om lokaliseringsbeslutningerne, kun sjældent om argumenter og overvejelser bag dem - en iagttagelse der blev bekræftet af forskningschef, dr.phil. John T. Lauridsen, Det kgl. Bibliotek, i et foredrag på Byplanhistorisk Udvalgs og Dansk Center for Byhistories seminar i september 2005 "Hvordan skriver vi historie for den moderne by 1945-2000?". De fleste overvejelser og diskussioner om lokalisering af kommunal service foregår givetvis mundtligt.

Kommunernes dispositionsplaner og de senere kommuneplaner har også kun begrænset information om argumenterne bag lokaliseringsbeslutningerne. Dette var skuffende, idet det i forbindelse med den borgerinddragelse, der blev lovfæstet i kommuneplanloven af 1975, blev pålagt kommunalbestyrelserne at offentliggøre oplæg om planernes forudsætninger, planlægningsmulighederne og deres konsekvenser. Dette materiale er imidlertid næsten altid holdt på et meget generelt niveau. Det samme gælder mange af de rapporter, der i en række tilfælde er blevet lavet om f.eks. kommunens skolesystem, trafiksystem mv.

Historisk litteratur foreligger i forskelligt omfang, i nogle tilfælde skrevet af uddannede historikere, i andre af forfattere der på en eller anden måde har været involveret i lokaliseringsbeslutningerne. Også her får man ofte mere at vide om "hvad" og "hvor" end om "hvorfor" og "med hvilke konsekvenser". Der er dog bøger, bl.a. nogle jubilæumspublikationer fra serviceinstitutioner, hvor argumenterne bag og diskussionerne om alternative lokaliseringsmuligheder behandles - f.eks. i Frandsens bog (1995) om centralbiblioteket i Herning.

Lokale dagblade kan være værdifulde kilder, men deres interesse i beslutningsprocesserne varierer meget, og det er langt fra altid at diskussionerne om lokaliseringen af den offentlige service foregår

i deres spalter. I forbindelse med undersøgelsen blev der foretaget en gennemgang af Herning Folkeblad – den eneste af byens aviser der fortsat udgives – fra 1950 til 2005, dog uden bladets talrige tillæg. Det har taget 2 fulde arbejds måneder, og udbyttet stod ikke i et rimeligt forhold hertil. Der er et mere rimeligt tidsforbrug ved at gennemgå de udklipsmapper, de fleste lokalhistoriske arkiver fører. Under alle omstændigheder er der ofte skævheder i prioriteringen af avisstoffet, f.eks. får store, spektakulære begivenheder gerne større fokus end de offentlige serviceinstitutioners daglige forandringer og problemer. Unøjagtigheder i avisernes behandling er påvist i visse tilfælde.

Oplysninger om de grundlæggende facts – bygningernes ibrugtagningssår, institutionernes grundareal (ikke etageareal), beskæftigelse og antal brugere – er indsamlet ved hjælp af et kort spørgeskema til institutionerne. Der blev udsendt 94 spørgeskemaer i januar 2006, heraf blev 65 besvaret. Som nævnt sigter denne undersøgelse ikke mod egentlige kvantitative opgørelser, men disse data gør det dog muligt at indkredse nogle størrelsesordener.

Den mest frugtbare metode har vist sig at være interviews med de personer der har været direkte involveret i lokaliseringsbeslutningerne: Nuværende og tidligere politikere, kommunale planlæggere og embedsmænd samt konsulenter. Den har naturligvis den svaghed, at den selv i heldigste tilfælde kun rækker tilbage til 1960'erne. Da et stort antal beslutninger blev taget i forbindelse med den offentlige sektors store ekspansion i 1960'erne og 70'erne, vil denne kilde snart blive mindre givende. Selvsagt må disse kilder – som i øvrigt alle kilder – i ethvert tilfælde vurderes kritisk.

Ved undersøgelsen gik man ud fra at den bedste ressourceanvendelse ville være at starte med personer fra de pågældende kommuners byplanafdelinger, som under alle omstændigheder bliver involveret i lokaliseringsbeslutningerne, og så om nødvendigt bede om henvisninger til nøglepersoner i de forskellige sektorforvaltninger. Denne fremgangsmåde har vist sig hensigtsmæssig, også fordi byplanforvaltningerne gerne har en lidt mere uafhængig vurdering af lokaliseringerne end sektorforvaltningerne – som til gengæld oftest har haft den største indflydelse på beslutningerne. Eksempelvis vil en skoleforvaltning gerne være meget optaget af at optimere anvendelsen af de forhåndenværende bygninger i kommunen – men kun i anden række været interesseret i skolernes beliggenhed i forhold til elevernes boligområder, skolevej o.l. I tilfælde hvor forældrene så har valgt andre skoler til deres børn, har det givet kommunerne nogle overraskelser.

Direkte observation af f.eks. de trafikale konsekvenser af service-lokalisering har der ikke været ressourcer til. Forfatteren har dog været rundt og dannet sig et indtryk af de behandlede institutioner og deres beliggenhed i bysamfundene.

Med hensyn til skrivningen af denne rapport skal to spørgsmål nævnes. For det første er kildeangivelser i teksten kun anført, hvis den pågældende oplysning er specielt interessant eller omstridt – ellers ville fremstillingen blive ulidelig tung. I øvrigt må der henvises til bilagene over litteratur og interviewpersoner.

For det andet er det nøjagtige årstal for starten af en institution undertiden uklart, især hvis den starter i en nybygning. I realiteten er nybyggeri jo en proces der ofte strækker sig over flere år. Der skal i reglen vedtages en lokalplan, evt. afholdes licitation, udstedes byggetilladelse, nedlægges grundsten, bygges (ofte i flere etaper), tages i brug og officielt indvies – og kilderne refererer ofte til forskellige trin i denne proces. Såvidt muligt har jeg anvendt årstallet for ibrugtagning af 1. etape.

Undersøgelsesbyerne

Som baggrund for undersøgelsen af lokaliseringen af offentlig service i mellemstore byer skal der i dette kapitel fremlægges nogle grundlæggende oplysninger om disse byer.

Tabel 1 viser deres indbyggertal, dels inden for det sammenhængende byområde, dels inden for de i 1970 dannede kommuner.

Tabel 1. Befolkning i undersøgelsesbyerne, 1901-2005

	Herning	Hillerød	Køge	Randers	Hele landet*
A.	I sammenhængende byområder (før 1970 købstæder + forstæder)				
1901	4.330	5.603	3.992	21.377	2.597.625
1950	19.439	16.000	11.017	50.475	4.281.275
1960	24.790	18.147	13.024	54.780	4.585.256
1970	32.973	23.958	18.608	58.409	4.937.579
1979	30.148	25.360	26.362	56.350	5.111.537
1990	28.590	25.341	31.237	55.220	5.135.409
2000	29.216	27.675	32.996	55.761	5.330.020
2004	29.945	28.131	33.564	55.739	5.397.640
B.	I de i 1970 dannede kommuner				
1970	52.759	30.076	30.552	64.193	4.937.579
1981	56.008	33.509	34.677	62.232	5.123.989
1990	56.687	33.388	36.821	61.020	5.135.409
2000	58.016	36.453	38.820	61.983	5.330.020
2006	59.511	38.102	40.535	62.524	5.427.459

* Inden for grænsen af 1920

I størstedelen af 1900-tallet øgedes byernes folketal hurtigt, med højere vækstrater end i landet som helhed. Især udgjorde 1960'erne og de tidlige 70'ere en periode med ikke alene hurtig urbanisering, men også hurtig forstadsdannelse og en voksende pendlerbosættelse i de bynære landsbyer, hvor ønskerne om parcelhuse kunne realiseres. Især Herning kommune rummer store landsbyer, som Danmarks Statistik ikke henregner til det sammenhængende byområde. Men allerede i 70'erne aftog vækstraterne, især i de sammenhængende byområder, og i 1980'erne indtraf en stagnation (undtagen i Køge). Det skyldtes dels at hele landets folketal stagnerede p.gr.a. de hastigt aftagende fødselstal der fulgte "pillens" frigivelse i 1966, dels at urbaniseringsprocessen gik i stå. I 1990'erne voksede folketallet igen, både i hele landet og i byerne, primært p.gr.a. indvandring fra udlandet. Dog er folketallet fortsat stagnerende i Randers.

De offentlige tjenesteydelsers rolle belyses af beskæftigelsestallene i tabel 2. Tallene er dog p.gr.a. ændringer i erhvervsklassifikationerne ikke fuldt sammenlignelige over tid, og klassen "offentlig administration, undervisning, sundheds- og social service" omfatter ikke al offentlig service. Oplysningerne vedrører til 1970 de beskæftigedes bopæl, derefter arbejdsstedet. (Men indtil 1960, hvor privatbilerne begyndte at blive almindelige, boede og arbejdede de fleste i samme by). Til og med 1970 blev oplysningerne indsamlet ved folketællingsskemaer, som folk selv skulle udfylde. Fra 1982 stammer de fra de offentlige registre, der især er baseret på arbejdsgivernes indberetninger om hvem de betaler løn til.

Tabel 2. Beskæftigelsens sammensætning i undersøgelsesbyerne, 1960-2004

Procent	Herning	Hillerød	Køge	Randers	23 mellemstore byer	Hele landet
A 1960, efter bopæl, købstæder + sammenhængende forstæder						
Landbrug mv	2,1	4,4	1,3	1,8	3,1	18,3
Industri, bygge-anlæg	54,2	41,8	52,9	46,4	45,8	38,0
Off.admin., undervisning, sundheds-& socialvæsen	10,6	7,4	9,5	12,3	14,0	11,7
Anden service	31,6	34,8	34,6	37,5	35,5	30,2
I alt	100	100	100	100	100	100
B 1982, efter arbejdssted, 1970-kommuner						
Landbrug mv	5,5	2,2	3,3	2,2	4,1	7,5
Industri, bygge-anlæg	35,1	15,6	33,2	31,3	27,7	25,2
Off.admin, undervisning, Sundheds-& socialvæsen	26,8	45,0	28,2	30,3	32,8	30,4
Anden service	31,8	36,3	34,6	35,5	34,6	36,0
I alt	100	100	100	100	100	100
C 2004, efter arbejdssted, 1970-kommuner						
Landbrug mv	2,4	0,7	1,3	1,2	1,7	3,4
Industri, bygge-anlæg	27,4	14,9	26,7	26,8	23,6	22,3
Off.admin, undervisning, Sundheds-& socialvæsen	27,3	47,2	29,5	31,8	33,4	30,6
Anden service	42,6	36,7	42,0	39,8	40,8	43,2
I alt	100	100	100	100	100	100

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 2 viser, at de mellemstore byer i 1960 havde omkring halvdel af deres beskæftigelse i industri mv og den anden halvdel i service, hvoraf den offentlige service kun udgjorde en mindre del, undtagen i Hillerød.

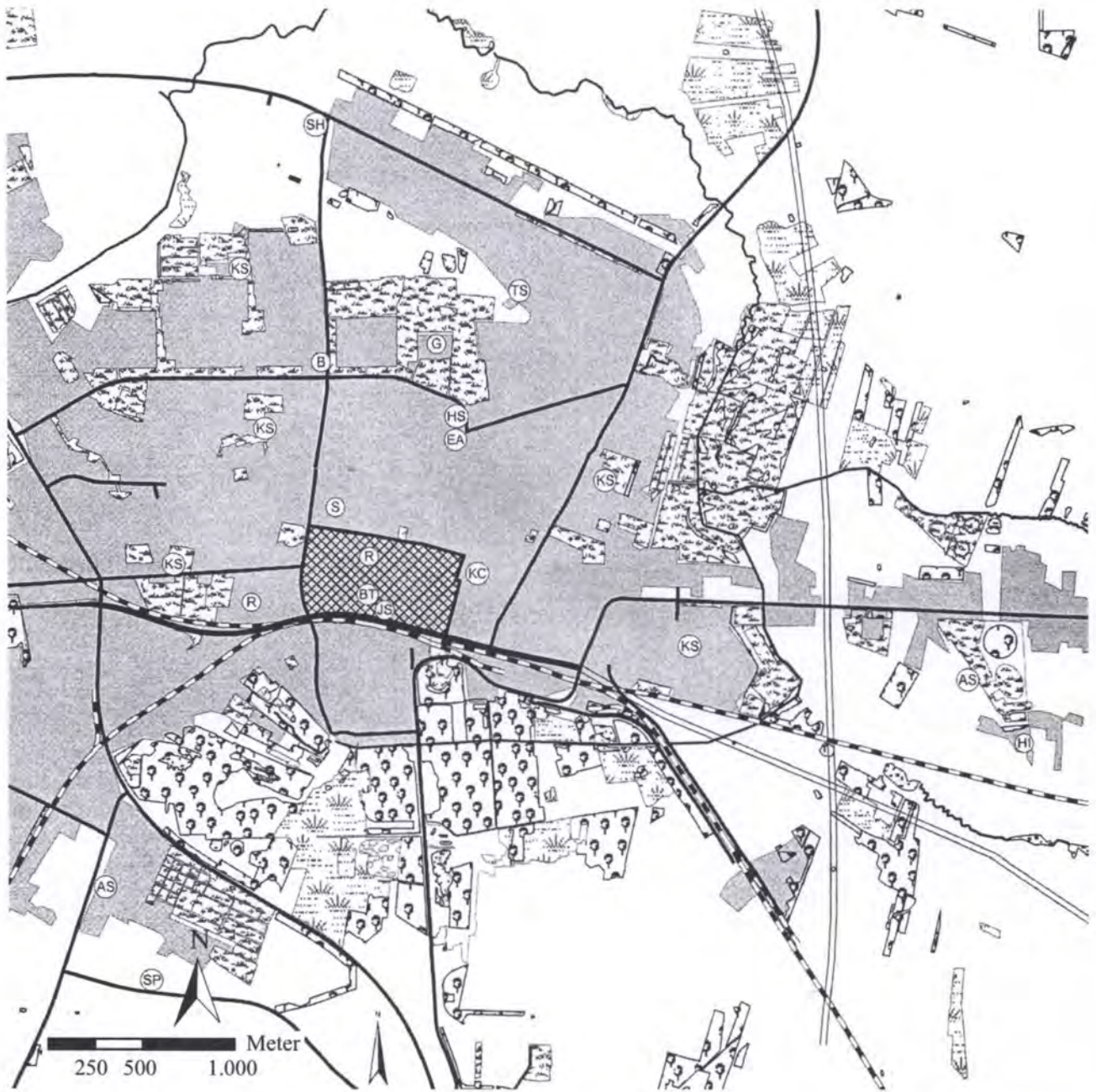
I 1960erne og 70erne øgedes beskæftigelsen i offentlig service kolossalt, såvel i hele landet som i de mellemstore byer, mens industribeskæftigelsens andel gik stærkt tilbage. Det var i disse årtier

at velfærdsstaten i hovedsagen blev opbygget, og hvor industrien i vid udstrækning blev forskudt til mindre byer og landkommuner (Hillerød blev næsten tømt for industri). En række vigtige oplandsbetjenende offentlige servicefunktioner som sygehuse, gymnasier, erhvervsuddannelser og politi fik en stor del af deres beskæftigelse i de mellemstore byer.

Siden 1982 er den offentlige services andel af den samlede beskæftigelse stort set forblevet uændret, mens den private services andel er øget – især er erhvervsservice i de største byer vokset - og landbrugs- og industribeskæftigelsen er yderligere aftaget.

I det følgende er de fire byers fysiske struktur beskrevet, ledsaget af kort hvor de undersøgte servicefunktioners lokalisering er vist.

Herning ligger midt i det vestjyske sandede hedeslette- og bakkeø-landskab, hvor den tidligere skovbevoksning og landbrugsjord på grund af overudnyttelse i middelalderen afløstes af heder med meget lav befolkningstæthed og slet ingen byer. I 1800-tallet blev størstedelen af hederne opdyrket, der blev anlagt veje og senere jernbaner, og hvor de krydsede hinanden voksede Herning frem som den by, der forsynede den voksende befolkning med service. Men befolkningen var fattig, og den offentlige service blev holdt på et lavt niveau. Efterhånden opstod der en omfattende industri, især tekstil- og beklædnings- samt næringsmiddel- og metalindustri. Fra den oprindelige kerne nordvest for jernbanestationen (se figur 1) er byen vokset hurtigt i alle retninger undtagen syd, hvor den store Knudmose i mange årtier udgjorde en barriere. Dispositionsplanen fra 1970, udarbejdet med støtte fra konsulenten Anne Marie Rubin, rummer en idé om en båndby Ikast-Herning, der vel burde påvirke lokaliseringen af den offentlige service; men det synes ikke at have været tilfældet, udover at en del er placeret i det gamle landsbyområde Birk øst for byens kerne. Ikast-Herning-Holstebro-Struer blev af den daværende regering i 2000 udpeget som et nordvestjysk landsdelscenter, der også kunne have påvirket lokaliseringen af offentlig service, men hele landsdelscenterbegrebet er i regeringens 2006-landsplanredegørelse droppet. I 1990'erne er næsten hele tekstil- og beklædningsproduktionen flyttet til lavtlønslande, og service er kommet til at spille en større rolle i Hernings erhvervsstruktur.



Figur 1. Herning

Signaturforklaring

- (R) Rådhus, kommunal administration (AG) Amtsgård (JS) Jernbanestation (BT) Busterminal
 (KS) Kommuneskole (G) Gymnasium (TS) Teknisk skole (HS) Handelsskole (EA) Erhvervsakademi
 (PS) Pædagogseminarium (HI) Handels- og ingeniørhøjskole (B) Bibliotek (KC) Kulturcenter
 (SP) Sportsplads (SH) Sportshal (S) Sygehus (AS) Anden service
 Bymæssig bebyggelse Bykerne Skov Vådområde Gartneri Hede
 Rekreativt område Sand/klit Sportsanlæg Sø Jernbanespor
 Motorvej/motortrafikvej Vej over 6 meter

Hillerød (se figur 2) ligger midt i Nordsjælland i et område hvor morænejorden er af lav bonitet og længe forblev skovdækket og uden byer. Efter at København i 1400-tallet blev rigets faste hovedstad, samlede kongerne ved mageskifter og ved reformationen konfiskation af klostrene en stor del af kronjorden i Nordsjælland, ikke mindst med henblik på jagt, og i begyndelsen af 1600-tallet lod Christian IV Frederiksborg Slot opføre som sin sommerresidens, omgivet af en kunstig sø. Syd for denne slog de handlende der sørgede for slottets forsyninger sig ned, og byen Hillerød opstod efterhånden. Den blev centret for Nordsjællands service, administration og trafik, men fik kun en beskednen industri, især en – i 1987 nedlagt – fabrik for landbrugsmaskiner og i de seneste år bioteknisk produktion. Især efter at der i 1968 kom S-togsforbindelse til København, er udpendlingen blevet stor, men indpendlingen er dog noget større. Fysisk er byen karakteriseret ved et antal grønne kiler: Skove mod nord, slottet og slotssøen, skove også mod sydøst, og enge mod syd; væksten er hovedsagelig sket mod øst og vest.

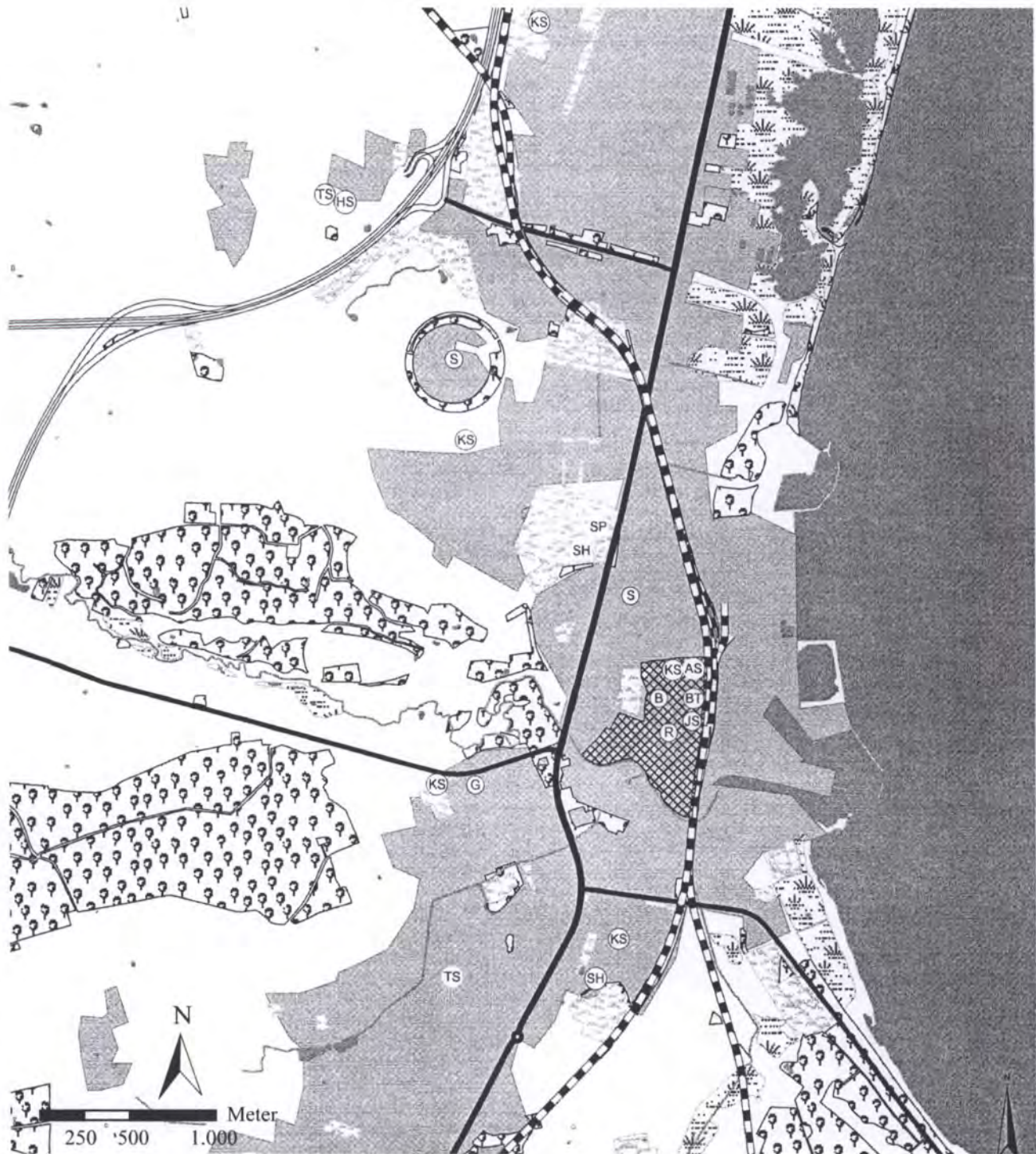


Figur 2. Hillerød

Signaturforklaring

- (R) Rådhus, kommunal administration (AG) Amtsgård (JS) Jernbanestation (BT) Busterminal
 (KS) Kommuneskole (G) Gymnasium (TS) Teknisk skole (HS) Handelsskole (EA) Erhvervsakademi
 (PS) Pædagogseminarium (HI) Handels- og ingeniørhøjskole (B) Bibliotek (KC) Kulturcenter
 (SP) Sportsplads (SH) Sportsdal (S) Sygehus (AS) Anden service
 Bymæssig bebyggelse Bykerne Skov Vådområde Gartneri Hede
 Rekreativt område Sand/klit Sportsanlæg Sø Jernbanespor
 Motorvej/motortrafikvej Vej over 6 meter

Køge (se figur 3), ca. 40 km sydvest for København, opstod som mange havnebyer ved Østersøen i 1200-tallet og betjente et rigt landbrugsområde med handel og håndværk. I den middelalderlige kerne er et usædvanlig stort antal bygninger bevaret, og der har i de sidste årtier i planlægningen været lagt stor vægt på bevaring, hvorfor Køge i 1997 fik Dansk Byplanlaboratoriums byplanpris, begrundet ved planlægning for tradition og fornyelse. Fra kernen begyndte byen i slutningen af 1800-tallet at vokse, især på grundlag af en stor kemisk og træ-industri. Et stort gods vest for byen ville ikke sælge jord til byudvikling, byvæksten skete derfor i et smalt bånd mod nord og syd. Siden 1960'erne har der ifm regionplanlægningen i Hovedstadsregionen været planer for storcentre i Vestegnen, bl.a. nordvest for Køge; det er senere opgivet, men der er på arealet lokaliseret et transportcenter og nogle erhvervsuddannelser. I nordenden af kommunen, i nærheden af Ølby station, er der etableret et aflastningscenter for Køge bykerne. Siden byen i 1973 fik motorvejs-forbindelse og i 1983 S-tog til København, er væksten accelereret. Køge har et mindre pendlingsunderskud, men dog også selv et stærkt erhvervsliv, og havnefunktionen er – i modsætning til mange mindre havne – voksende, baseret på let forbindelse mellem havnen og motorvejsnettet. Også Bornholmsfærgen er flyttet til Køge. Havnen udbygges ved hjælp af spildjord fra hele Hovedstadsregionen.



Figur 3. Køge

Signaturforklaring

- (R) Rådhus, kommunal administration (AG) Amtsgård (JS) Jernbanestation (BT) Busterminal
 (KS) Kommuneskole (G) Gymnasium (TS) Teknisk skole (HS) Handelsskole (EA) Erhvervsakademi
 (PS) Pædagogseminarium (HI) Handels- og ingeniørhøjskole (B) Bibliotek (KC) Kulturcenter
 (SP) Sportsplads (SH) Sportshal (S) Sygehus (AS) Anden service
 Bymæssig bebyggelse Bykerne Skov Våd område Gartneri Hede
 Rekreativt område Sand/klit Sportsanlæg Sø Jernbanespor
 Motorvej/motortrafikvej Vej over 6 meter

Randers (se figur 4) ligger ved Gudenåens udmunding i Randers Fjord. Åens og fjordens dalbund er skåret dybt ned i forhold til den omgivende moræneland, og som de fleste østjyske fjordbyer opstod Randers i middelalderen på dalens nordside på det sted hvor det var lettest at krydse den, og hvor oplandets produkter kunne samles til videretransport pr. vej eller skib. Randers har altid været et af Jyllands største handelscentre og fik i 1800-tallet også betydelige industrifunktioner såsom produktion af jernbanevogne og landbrugsmaskiner. Der skete imidlertid i 1900-tallet kun begrænset fornyelse af industrien, så at byens vækst svækkedes. Randers voksede dog op ad dalsiderne og ud på morænelandet både mod nord og syd, mens selve dalbunden, med funderingsproblemer og risiko for oversvømmelser, stort set er urørt. Det betyder at broen – indtil motorvejsanlægget vest for byen i 1971 den eneste N-S forbindelse – udgør en flaskehals, som i 1970 også søgtes lettet ved planlægning af et aflastningscenter i Paderup mod syd.



Figur 4. Randers

Signaturforklaring

- (R) Rådhus, kommunal administration (AG) Amtsgård (JS) Jernbanestation (BT) Busterminal
 (KS) Kommuneskole (G) Gymnasium (TS) Teknisk skole (HS) Handelsskole (EA) Erhvervsakademi
 (PS) Pædagogseminarium (HI) Handels- og ingeniørhøjskole (B) Bibliotek (KC) Kulturcenter
 (SP) Sportsplads (SH) Sportshal (S) Sygehus (AS) Anden service
 Bymæssig bebyggelse Bykerne Skov Vådområde Gartneri Hede
 Rekreativt område Sand/klit Sportsanlæg Sø Jernbanespor
 Motorvej/motortrafikvej Vej over 6 meter

Lokaliseringen af kommunal administration/rådhus

I alle fire byer har tidligere rådhus været placeret ved byens centrale torv, hvilket – udover den symbolske funktion – betød at de var let tilgængelige for borgerne. Både Køges rådhus fra 1500-tallet og Randers' fra 1700-tallet er smukke bygninger.

De tidligere rådhus blev for små, efterhånden som det administrative arbejde øgedes, især i forbindelse med den offentlige sektors vækst i 1960'erne og 70'erne og med kommunesammenlægningerne før og i 1970. Byerne har valgt at løse problemet på forskellige måder. Byerne står nu over for ny sammenlægninger, men i skrivende stund har kun Herning og Hillerød taget stilling til den fremtidige administrations lokalisering.

Iflg. spørgeskemaundersøgelsen beslaglægger den centrale kommunale administration i hver af byerne i gennemsnit grunde på omkring 1,5 ha, har 3-500 ansatte og modtager pr. dag omkr. 2-500 besøgende. Det sidste tal må dog tages med forbehold, idet det i nogle kommuner kun omfatter kommunens borgere, mens det i andre synes også at inkludere kommunens "forretningspartnere".

I *Herning* blev det første kommunekontor i 1906 placeret i Bethaniagade, umiddelbart vest for torvet (O.Pedersen 1995). I 1950'erne begyndte kommunen at opkøbe ejendomme ved torvet, og den første bygning af et nyt rådhus blev opført 1958-60 på torvets vestside. På grund af pladmangel har der gentagne gange været diskussioner om udflytning, men politikerne foretrak (iflg. tidligere borgmester Hilmar Sølund) en central placering, der ganske vist mødte parkeringsproblemer, men gjorde det muligt at kombinere rådhusbesøg med andre ærinder. Rådhuset kunne udbygges bagud, og nabobygningen ved torvet (tidligere bank og kreditforening) er opkøbt. Visse forvaltninger måtte dog i perioder placeres andetsteds, således skatteforvaltningen i banegårdscetret (se under jernbanestationen), og fra 1999 er børne- og kulturforvaltningen placeret på Enghavevej, ca. 2 km vest for rådhuset. Herning vil i 2007 blive lagt sammen med med 3 andre kommuner, og det er besluttet at der ikke skal bygges ny kommunal administrationsbygning.

I *Hillerød* opførtes på torvet først et rådhus i 1831, dernæst et nyt i 1887-88. Det måtte allerede i 1917 suppleres med opkøb af andre bygninger på hjørnet af torvet og Helsingørsgade. Da kommunesammenlægningerne startede i 1966, opkøbte byrådet et større areal i tilknytning til den tidligere forstadskommune Frederiksborg Slotssogns kommunekontor (indrettet i en nedlagt skole i Nyhuse). I betragtning af de mange investeringer, byen stod overfor i denne periode, opgav byrådet dog tanken om et stort nyt rådhus, men fik i stedet bygget et mindre rådhus og solgte resten af jorden (oplysninger fra tidligere borgmester Jens Jensen). Rådhuset ligger perifert og er hverken særlig lettilgængeligt for bil- eller kollektiv trafik. Det gamle rådhus blev solgt til staten, det bruges nu til ting-

hus. Det blev dog hurtigt nødvendigt at supplere det ny rådhus og Helsingørsgade-kontorerne, flere forvaltninger har haft skiftende adresser. Helsingørsgade-lokalerne rummer nu social- og skatteforvaltning, en centralt beliggende nybygning fra 1983 (Frederiksgade) huser teknisk forvaltning, og en i tilknytning til rådhuset beliggende bygning fra 1992 børne- og kulturforvaltningen. Spredningen over 4 adresser er dog upraktisk. En mulighed for samling i forbindelse med den kommende sammenlægning med Skævinge kommune opstod, da kommunen i 2003 fra staten købte den centralt beliggende tidligere civilforsvarskaserne (oprindeligt sygehus) på Søndre Banevej. Byrådet foretrak imidlertid at sælge denne til en privat developer (til boliger og kontorer) og i stedet at ombygge Trollesminde hovedgård i byens vestlige udkant til rådhus. Den var overtaget fra staten som en del af købet af statens forsøgsgårde i 1989 og havde siden tjent forskellige erhvervsfremmende formål. Den ligger endnu mere ucentralt end det nuværende rådhus, og tilgængeligheden er god for biltrafik, men ikke for kollektiv trafik.

Køges rådhus, beliggende på Torvet, er fra 1552-67. En udvidelse var sket i 1942 i en nabobygning. Under forberedelsen af kommunesammenlægningen 1970, hvor det stod klart at der var behov for betydelig flere kvadratmeter, blev der nedsat et udvalg til at undersøge mulighederne og deres konsekvenser. Det havde Boligministeriets kommitterede i byplansager Edmund Hansen som formand og bl.a. professor i byplanlægning Peter Bredsdorff som medlem. Det pegede på 3 muligheder: En udvidelse i karreerne mellem Torvet og jernbanen, hvor der ved nogle stræder lå et antal gamle bygninger. I "Lovparken" i bykernens nordvestlige udkant. Eller i den nordlige del af den ny kommune. Disse muligheder blev vurderet mht tilgængelighed for bil- og kollektiv trafik, kontakt med andre byfunktioner, parkeringsmuligheder, udvidelsesmuligheder samt omkostninger. Man vil nok i dag undre sig over at bevaring af værdifulde gamle bygninger ikke var blandt kriterierne. Udvalget anbefalede i sin beretning (1969) den førstnævnte mulighed, som lå centralt og dog kunne bilbetjenes fra havnesiden. Dette blev tiltrådt af byrådets flertal, mens nogle repræsentanter for den nordlige del af kommunen foretrak mulighed 3. Der blev derefter afholdt en arkitektkonkurrence, som frembragte et projekt der indpassede rådhusudvidelsen mellem nogle bevaringsværdige ældre bygninger, men også nedrev andre sådanne. Efter nogle år med spredte, midlertidige kontorer kunne kommunen rykke ind i det udvidede rådhus i 1976-79.

Randers har et smukt rådhus fra 1700-tallet på Rådhusetorvet, midt i bykernen. Det er for længst blevet for lille og bruges nu kun til byråds- og udvalgsmøder. Det blev i 1930 rullet 3 m mod nord for at udvide det smalle Rådhusstræde. Administrationen var blevet spredt over mange adresser, bl.a. fra 1926 i den tidligere latinskolebygning i Vestergade, da det ifm kommunesammenlægningerne i 1970 blev besluttet at samle den i en ny administrationsbygning. Aflastningscentret i Paderup blev overvejet, men følte som for perifer,

og det ville også skabe øget pres på Randers Bro hvis de nordenfjords beboere og virksomheder (som er de fleste) skulle passere den for at komme til den kommunale forvaltning. Da Spritfabrikkerne i 1970erne fraflyttede deres bygning i den sydvestlige udkant af bykernen, erhvervede kommunen grunden og besluttede i 1976 at opføre en administrationsbygning her. Efter en arkitektkonkurrence skete det, og administrationen rykkede ind på Laksetorvet i 1980-89. Der er allerede sket nogle knopskydninger i nabobygningerne.

Lokalisering af amtsgårde

Amtsadministrationer fandtes før kommunalreformen 1970 i Hillerød og Randers, men de var små og skal ikke behandles nærmere. Efter 1970 fik de ny amtskommuner omfattende beføjelser og opførte store amtsgårde. Blandt de fire undersøgte byer fik kun Hillerød denne funktion.

Hillerød pegede ifm kommunalreformen på at en amtsgård kunne lokaliseres i den under planlægning værende østby, hvor der langs den overordnede vej i den sydlige udkant var udlagt et areal til offentlige institutioner. Andre muligheder synes ikke at have været på tale. Arealet var let tilgængeligt for biltrafik fra by og amt, men lå langt fra stationen og var ikke godt busbetjent. Amtsgården, hvis grund er på ca. 5 ha, blev imidlertid opført her i 1972. Der er på den ansat 520 personer, og der kommer ca. 150 besøgende pr. dag. Efter den ny kommunalreform i 2007 skal Hovedstadsregionens administration rummes her, størrelsen menes at være passende.

Lokalisering af jernbanestationer

Som de fleste danske provinsbyer fik de fire undersøgte byer deres jernbanestation i 1860erne eller 70erne, og den blev oftest placeret i udkanten af bykernen, som byerne endnu ikke var vokset ud over. Stationerne er kun helt undtagelsesvist flyttet siden, det er meget dyrt og besværligt.

I *Herning* var det første anlæg banen til Skanderborg og Århus, hvis endestation i 1877 blev i Herning. Den blev lokaliseret hvor den stadig er, dvs noget sydøst for den begyndende bydannelse, hvilket der kan være to forklaringer på: Dels hensynet til de dengang vigtige tørvetransporter fra Knudmosen. Og dels at undgå at krydse den daværende Vejlegade (nu Søndergade). Da der i 1970erne blev anlagt en aflastningsgade (Dronningens Boulevard) for byens hårdt belastede øst-vestgående hovedvej og strøggade, blev denne lagt på jernbaneterrænets nordside, og sporene flyttet mod syd. Den daværende station måtte så rives ned. Den blev erstattet af et 5-etages "Banegårdscenter", opført af et konsortium af DSB, Postvæsenet og en privat entreprenør og kom foruden station og posthus til at rumme udlejningskontorer. Stationen ligger på 1. sal og er ved fodgængerbroer forbundet dels med perroner og bydelen syd for jernbanen, dels med busterminal og gader til bykernen. Kontorudlejningen har dog ikke været nogen succes, centret opfattes som

ucharmerende og lidt perifert beliggende, men kommunen har i en periode lejet sig ind. I dag er kontorerne ombygget til ungdomsboliger.

Hillerød fik i 1864 station på den første bane København-Helsingør, der altså slog et sving vestpå ift den korteste tracé. Det havde været overvejet at gøre dette sving mindre og forbinde Hillerød med en stikbane, men erhvervslivet i Hillerød havde protesteret herimod. Når stationen blev placeret ca. 500 m øst for bykernen, kan det have været for at gøre svinget lidt mindre. I 1968 indsattes S-tog mellem Hillerød og København, hvilket bidrog til pendlingstrafikkens vækst.

Køge fik i 1870 en station på banen Roskilde-Masnedø, indtil anlægget af Ringsted-Næstved-banen i 1924 hovedbanen fra København til de sydlige øer og Tyskland. Banen blev i Køge placeret på strandenge øst for bykernen, hvilket har betydet at der er let adgang fra bykernen til stationen, men betydelige problemer for vejtrafikken mellem byen og havnen. I 1983 fuldførtes Køge Bugt-banen, hvorved Køge fik direkte S-togsforbindelse med København, men yderligere adskillelse mellem bykerne og havn.

Randers fik i 1862 station på den østjyske længdebane – en såkaldt rebroussementstation, hvor togene måtte skifte kørselsretning, hvadenten de kom ind fra Langå (sydvest) eller Hobro (nordvest). Banen lå på den nordlige side af Gudenå-dalen, og stationen blev lagt ca. 500 m vest for byens daværende vestlige ende – uvist hvorfor, der blev straks ført et havnespor videre østpå og i 1876 en bane mod Grenå. Allerede i 1860 kom der besværinger over den vestlige beliggenhed (Socialdemokraten 4.9.1937), og i 1897 bad byens erhvervsliv om at stationen måtte blive flyttet mod øst, men uden resultat. I 1930erne blev den østjyske længdebane mod syd omlagt, så at togene ikke længere behøvede at skifte kørselsretning: Fra Randers station blev den ført mod øst, dernæst i et stort sving over Gudenåen og videre mod sydvest til Langå-Århus. Stationen blev imidlertid ikke flyttet, og den ligger fortsat lidt afsides i byen.

Lokalisering af busterminaler

De første rutebillinier mellem mellemstore byer og deres opland blev oprettet i årene lige inden 1. verdenskrig, snart oprettedes også bybuslinier. De startede spredte og tilfældige steder, typisk fra de større købmandsgårdes gårdspladser. Både rutebilejere og kommuner kunne dog snart se fordele ved samlede rutebilstationer, og mange sådanne blev indrettet i mellemkrigsårene, typisk centralt i bykerne. Med den stigende trafik blev det imidlertid en hård belastning af bykernernes smalle gader, desuden havde mange passagerer brug for at stige om til/fra tog. Efter 2. verdenskrig, og senest ved den kollektive trafiks opprioritering ifm den anden oliekrise i 1979, er derfor de fleste busterminaler (som de nu kaldes) blevet flyttet til lokaliseringer ved siden af jernbanestationerne – hvilket til

gengæld betyder at bykernene ikke altid er lige let tilgængelige for buspassagerer med ærinde dér.

I *Herning* blev der omkring 1930 lavet en rutebilstation på Torvet. DSB lavede allerede i 1938 en rutebilstation til sine egne rutebiler på pladsen foran jernbanestationen, men de private rutebilejere mente ikke at kunne klare udgifterne ved at følge efter. I 1951 tog kommunen initiativ til en undersøgelse af 6 lokaliseringsmuligheder rundt om i byen (*Herning Folkeblad* 28.9.1956) for en samlet rutebilstation. Resultatet var at de implicerede parter blev enige om en ny rutebilstation ved jernbanestationen, hvilket udover omstigningsmulighed også havde fordele ved fælles ventesal og toiletter mv, samt ingen forøgede støjgener. Rutebilstationen blev opført i 1956, men måtte flyttes ifm indretningen af det ovennævnte Banegårdscenter i 1979. Bybusserne havde dog stadig holdeplads på Torvet, hvilket et mindretal i byrådet ville holde fast ved. Byrådets flertal besluttede i 1986 at de som led i en ny torveplan skulle flyttes hen til en bybusterminal ved siden af den regionale busterminal, hvor den blev taget i brug 1990. Bybuslinierne er dog lagt således at de også giver let adgang til bykernen.

Hillerød fik før 1932-34 (foto i Lokalthistorisk Arkiv) en lille rutebilstation på Hostrupsvej i den sydlige udkant af bykernen. En flytning til jernbanestationen var uomgængelig, da antallet af pendlere fra oplandet til København voksede kraftigt i 1960erne og 70erne, men det var vanskeligt at finde en god løsning. Øst for stationen var vejforholdene bedst, men denne lokalisering ville nødvendigvis gøre en dyr fodgængertunnel under baneterrænet, og parterne kunne ikke enes om finansieringen. Det endte med en busterminal vest for stationen, på baneterrænets gamle pakhusgrund (fuldt udbygget i 1980); men vejforholdene er vanskelige, og en del ruter passerer ikke bykernen. Som i hele HT-området er oplands- og bybusser ét integreret system.

I *Køge* blev en rutebilstation lokaliseret på Torvet. Den blev i 1968 flyttet til vestsiden af jernbanestationen – hvorfra afstandene til bykernen er korte (*Køge bys historie* 1288-1988). Ifm indførelsen af S-toget i 1983 undersøgte et teknikerudvalg alternative lokaliseringer, men fra østsiden af stationen, og endnu mere ved en placering ved Ølby station, ville passagerernes adgang til bykernen blive forringet, og busterminalens lokalisering forblev uændret. Den omfatter både oplands- og bybusser.

Randers fik allerede i begyndelsen af 1920erne et stort rutebilnet. I 1927 dannede et antal større erhvervsdrivende et konsortium, der indrettede en rutebilstation på den nuværende Slotsplads, centralt i bykernen, under megen modstand fra mindre forretningsdrivende som frygtede at det ville begunstige de større. For bybusserne blev der indrettet et krydsningspunkt på Rådhusstorvet. Ifm med omfattende saneringer i bykernens sydøstlige hjørne flyttede busterminalen hertil i 1965, senere har bybusserne fået terminal ved siden

af. Der er god adgang til det overordnede vejnet, og beliggenheden er central ift bykernen, mens kun enkelte ruter passerer jernbanestationen. Der har flere gange været diskussion om en flytning til jernbanestationen, i 1970'erne var der forhandlinger mellem kommunen og DSB om en busterminal ved stationen. DSB ville imidlertid ikke bidrage til finansieringen, men forlangte tværtimod en efter byrådets opfattelse urealistisk pris for det nødvendige areal (oplysninger fra tidl. byplanchef Jens Jørgensen). Ved en senere lejlighed har Randers Handelsråd modsat sig en flytning (Randers Amtsavis 28.8.2001). Der har en overgang været indsat en shuttle-bus mellem jernbanestationen og busterminalen, men den blev ikke brugt.

Lokaliseringen af kommuneskoler

Efter gennemførelsen af undervisningspligt i 1814 blev der i byerne oprettet skoler, typisk både kommunale gratis-skoler og private betalings-skoler. De var selvsagt lokaliseret i bykerne. Efterhånden blev det kommunale skolesystem dominerende, og med byernes vækst og forbedringen af undervisningen blev der jævnligt behov for opførelse af ny skoler, i 1900-tallet og især i årtierne efter 2. verdenskrig i nybyggede bydele. Af de 27 kommunale byskoler, der i øjeblikket fungerer i de fire undersøgte byer, er 20 opført mellem 1952 og 1976, 6 er tidligere, og 1 er senere. Bykernernes skoler fra 1800-tallet er efterhånden næsten alle blevet nedlagt, dels fordi de fra 1970'erne faldende børnetal primært ramte bykerne, dels fordi deres lokaler blev forældede, og dels fordi det var vanskeligt her at opfylde de krav, der fra omkring 1. verdenskrig blev stillet til sportspladser. I nogle tilfælde blev skolerne lokaliseret i samklang med planlægningen af boligbyggeriet i ny bydele, i andre tilfælde har kommunerne, når et boligkvarter var vokset frem, måttet prøve at finde ledige grunde hvor en skole kunne lokaliseres. Fra omkring 1970 begyndte kommunerne at udarbejde samlede kommunale skoleplaner. Nogle skoleplaner har først og fremmest bestået i at afveje lokalebestanden og dens kvalitet over for de prognosticerede børnetal, med henblik på at finde de billigste løsninger ved hjælp af regulering af skoledistrikterne. Nogen enkel sag er skoleplanlægningen dog ikke, dels fordi forældre nu kan søge om at få deres børn på en anden kommuneskole end distriktets, dels fordi et stigende antal børn sendes i private skoler – hvis driftsudgifter for størstedelens vedkommende skal betales af kommunerne. Således er der en tilbøjelighed til at forældre flytter børn fra skoler med mange tosprogede elever, hvilket f.eks. gælder 2-3 af Hernings 5 kommunale byskoler. Køge kommune har modvirket dette ved i skoleplanlægningen i hvert distrikt at tilstræbe en blanding af parcelhusområder og etageboligområder. Men konflikt med forældregrupper kan også skyldes lange skoleveje og krydsning af stærkt befærdede veje (se f.eks. Dagbladet, Køge, d. 22.7.1983). Det skal bemærkes at kommuneskoler typisk anvendes til flere formål udover undervisningen, f.eks. sports- og andre foreningsaktiviteter, oplysningsforbunds-kurser, musikskole, skolefritids-ordning, skoletandlægeklinikker mv. Bybørn går eller cykler traditionelt i skole, men i de seneste år

er det blevet almindeligt at forældre bringer især de mindste børn i skole i bil, hvilket har skabt helt uforudsete trafikproblemer omkring mødetid.

Spørgeskemaundersøgelsen viste at byskoler, når der ses bort fra specielle tilfælde, optager 2,2-8,7 ha, har 40-80 ansatte – helt overvejende lærere – og 400-650 elever, fordelt på 2-3 spor.

I *Herning* blev den første skole i det daværende landsogn oprettet i 1734 på den nuværende sygehusgrund. I 1882, da byen var ved at opstå, købte kommunen to grunde til skoler, henholdsvis ved bebyggelsens vestende (Vestervangskolen) og østende (på Bethaniagade, ved Torvet), mens den gamle skole blev lavet til fattiggård. Bethaniagadebygningen, med senere tilføjelser, har tjent mange offentlige formål (bibliotek, gymnasium, teknisk skole, handelsskole, musikskole, kommunal administration mv), men husede også enkelte skoleklasser helt frem til 1974. I hovedsagen blev den dog aflastet ved opførelsen af Nørregades Skole umiddelbart nordøst for bykernen i 1918. Den nåede efter 2. verdenskrig op på over 1700 elever (Sejerkilde 1999), inden den i 1956 blev aflastet af Herningsholmskolen længere mod nordøst. Den næste skole, Brændgaardskolen mod nord, var øvelsesskole for det seminarium, Herning husede 1960-1992. Kort nord herfor opførtes Sønderagerskolen 1968. Endelig opførtes i 1972 Holtbjergskolen i nær tilknytning til et alment boligbyggeri øst for bykernen. Med tilbagegangen i børnetal kom nedlæggelser herefter på dagsordenen. Brændgaardskolen, beliggende nær Sønderagerskolen, var en mulighed, men reddede livet, iflg. tidl. viceskoleledende O. Pedersen antagelig i et forgæves forsøg på at bevare byens seminarium. I stedet blev Nørregades Skole nedlagt 1988 og omdannet til musik- og kulturhus. Hernings skoleudbygning har været præget af sparsommelighed og er for de fleste skolers vedkommende kommet efter boligbyggeriet, hvilket for Herningsholmskolens vedkommende har resulteret i at de fleste elever skal krydse Sjællandsgade med megen tung trafik.

I *Hillerød* er de ældste skolebygninger fra købstadens Nordre Banevej Skole (1876) i den nordøstlige udkant af bykernen og forstadskommunen Frederiksborg Slotssogns skole i Nyhuse. Først efter 2. verdenskrig bygges ny skoler, Byskolen (1953) på en grund lige øst for jernbanestationen, i nogen afstand fra boligområderne, og i slotssognet Hillerødholmskolen (1955) som element i et planlagt boligområde. Så kunne Nyhuse Skole til gengæld indgå i den sammenlagte kommunes rådhus. Til denne kommune indbragtes også Ålholmskolen (1967) længst mod vest i byen, mens købstaden tog fat på en samlet planlægning af den store "østby" samtidig med at Kulsviærskolen (1968) byggedes mod nordøst. I østby-planen kom Skanseskolen (1973) til at indgå. Samtidig foregik et samlet skoleplanarbejde, da det var klart at Nordre Banevejsskolen, der betjente bykernen, var forældet og måtte nedlægges 1973, hvorefter bygningen bl.a. har været brugt til ungdomscenter og forskellige undervisningsformål. Det var ikke muligt at finde et egnet areal i bykernen, børnene blev henvist til en ny Trollemindeskole (1973)

vest herfor. Da det viste sig at der var ikke-bæredygtige lag helt ned til ca. 25 m.s dybde, måtte projektet rykkes endnu længere væk fra bykernen. De faldende børnetal bevirkede at den blev opgivet som kommuneskole i 1990 og anvendt til handelsskole. I et byudviklingsområde langt mod nordvest, der i øjeblikket planlægges samlet, påregnes en ny kommuneskole.

I *Køge* oprettedes i bykernen, lokaliseret tæt ved hinanden, gratis-skolen Brochmands skole (1808) og betalings-skolen Tøxens skole i 1859. De dækkede behovet frem til 2. verdenskrig. Ved kommunesammenlægningen i 1970 modtog Køge fra Ølsemagle kommune mod nord Kirstinedalsskolen (1955, med forgængere tilbage til 1858) og mod nordvest Ølby Skole (fra 1954, med forgængere tilbage til 1742). Af samme alder er Søndre Skole (1954), der skulle dække de sydlige forstæder. Imidlertid blev yderligere skoler nødvendige, de er overvejende planlagt i tilknytning til boligområderne. Ellemarksskolen (1968) vest for bykernen blev knyttet til det ny Køge Gymnasium, så at de deltes om festsal og sportsplads. Hasstrup Skole (1971) blev placeret mod sydvest. Boholte Skole (1973), også mod sydvest, var kun i brug få år før de faldende børnetal satte nedlæggelser på dagsordenen, og denne skole overgik i 1986 til teknisk skole. Endnu større konflikter skabte kommunens forslag i 1982 om at nedlægge den ene af bykernes skoler, Brochmands. En støtteforening indsamlede underskrifter fra 80 % af skoledistriktets vælgere med krav om afstemning, og ved denne stemte 73 % af de stemmeberettigede mod nedlæggelse. Løsningen blev en sammenlægning af de to skoler under navnet Sct. Nicolai Skole, idet Brochmands hovedbygning overgik til Køge Skitsesamling. I 2004 toges en ny skole, Asgård Skole, i et nyt boligområde mod nordvest i brug, og Ølby Skole blev nedlagt. De forskellige interviewpersoner har anført forskellige grunde til nedlæggelsen: Nedslidthed, dårlig trafikbeliagenhed, sociale spændinger mv. Lokalerne er planlagt solgt til private serviceformål. Køge kommune (2005) har lavet en interessant analyse af forældres biltransport af deres børn til skole. Den viser, at dette kan ske i op til 22 % af tilfældene, med højest andel i de skoledistrikter hvor afstandene fra hjem til skole er længst.

Randers havde i 1800-tallet flere kommuneskoler i bykernen. De senest byggede lå i den nordlige del, i Nørrestræde (1868) og Markedsgade (1884), hvortil kom Søren Møllersgade Skole fra 1901. Med byens vækst føjedes hertil Hadsundvejens Skole (1913) lige nord for bykernen og Hobrovejens Skole (1921) – den første med sportsplads - lidt længere mod nordvest. Kommunesammenlægningerne i 1970 bragte ind i Randers Kristrup Skole (1898) fra den sydøstlige forstadskommune af samme navn samt Vorup Skole (1931) fra den sydvestlige forstadskommune. Fabersvejens Skole, lige ved siden af Hadsundvejens, blev opført i 1939, men afhændet til privatskole i 1962. I årene efter 2. verdenskrig byggedes yderligere 7 skoler i købstadens og forstædernes ny bydele, de fleste i tilknytning til arealer, der blev opkøbt af almene boligforeninger og bebygget efter en samlet plan (iflg. tidl. byplanchef Jens Jør-

gensen). Det drejer sig om Nyvangsskolen mod nord (1952), Østervangsskolen mod nordøst (1956), Rismølleskolen (1959) kom ind i Randers fra den østlige forstadskommune Dronninglund, Vestervangsskolen (1962) mod nordvest, Søndermarksskolen (1965) fra den ydre del af Vorup kommune, Tirsdalens Skole (1970) fra den ydre del af Kristrup kommune – den betjener også Paderup – samt Nørrevangsskolen (1976), opført på en tidligere eksercerplads mod nord. I 1969 betød faldende børnetal nedlæggelse af Nørrestræde og Markedsgade skoler, der blev nedrevet. 1987 blev også Søren Møllersgade Skole nedlagt, den er derefter blevet anvendt til andre undervisningsformål af bl.a. teknisk og handelsskolen, fra 1996 overtaget af Jydsk Pædagogseminarium. I 2003 foreslog kommunen nedlæggelse af Hadsundvejens Skole og Nyvangsskolen, men blev mødt med 17.000 underskrevne protester (Randers Amtsavis 29.10.2003), og nedlæggelserne er ikke blevet gennemført.

Lokaliseringen af gymnasier

Mens det i 1950erne kun var en ganske lille andel af hver årgang af unge, der fik gymnasieundervisning, er det nu i gennemsnit omkring 50 %. Der er derfor bygget et antal ny gymnasier, også i mindre byer. For de mellemstore byer udgør gymnasierne dog stadig en oplandsfunktion, der ikke alene betjener byens egne unge. Disse kan normalt transportere sig pr. cykel til gymnasiet. For oplandseleverne lå gymnasierne let tilgængelige, så længe de stadig var lokaliseret i bykernen, nær jernbane- og rutebilstation. Når pladskrav har nødvendiggjort udflytning, er gymnasierne ofte kommet uden for gangafstand fra den kollektive oplandstrafik. Selv om der i nogle tilfælde er indsat særbusser fra stationerne til mødetiderne, har konsekvensen også været at oplandselever, der nåede alderen til at tage kørekort, har købt brugte biler og kører til gymnasiet i dem.

Gymnasierne var tidligere ejet af stat, amt eller kommune, men blev efter kommunalreformen 1970 overført til amterne, bortset fra nogle få private. Fra 2007 skal de være selvejende institutioner. Spørgeskemaundersøgelsen viser at de optager grunde på 3,1-4,8 ha, har 60-110 ansatte og 400-940 elever (det største er incl. HF-afdeling).

I *Herning* oprettede kommunen et gymnasium i 1923. Det blev lokaliseret i Bethaniagade (ved Torvet), givetvis fordi kommunen ejede lokaler der. Det blev hurtigt for lille, men p.gr.a. 2. verdenskrig blev der først i 1951 opført et større, som blev lokaliseret ud langs Nørregade, med mulighed for at anvende Nørregade Skoles idrætsplads. I 1972 flyttede det videre mod nord til en bygning på H.P.Hansensvej, ca. 1,5 km fra Jernbanestation og busterminal. Det indgår her i en koncentration af skoler, centralbibliotek og stadion. Den tidligere gymnasiebygning overgik til handelsskole.

I *Hillerød* oprettede Christian IV en latinskole i 1633. Da den brændte i 1834, erstattedes den som statsskole af en stor og god byg-

ning i bykernen, på den nuværende Søndre Banevej. Da ekspansion i 1959 tvang den til at flytte, overgik bygningen til handelsskole. Den ny gymnasiebygning ligger på en ledig grund umiddelbart øst for stationen, let tilgængelig for oplandselever der ankommer pr. tog, efter busterminalens flytning også pr. bus.

Køge havde også en latinskole, men som mange små købstæders meget små latinskoler blev den nedlagt i slutningen af 1700-tallet. Kommunen oprettede et gymnasium, der startede i 1963 og blev indviet i 1964. Det blev lokaliseret på Ellemarken, ca. 1 km vest for jernbanestationen og busterminalen, sammen med en kommuneskole, således at de kunne dele festsal og idrætsanlæg.

I *Randers* oprettede Christian III i 1542 en latinskole, til afløsning af en tidligere katolsk latinskole. Den var selvsagt lokaliseret i bykernen og kunne i 1784 erhverve Helligåndshuset, en stadig eksisterende bygning. I 1858 flyttede den som statskole til en ny bygning i en udløber af bykernen omkring Vestergade. Yderligere vækst fremtvang i 1926 flytning til en nybygning på Rådmands Boulevard nord for bykernen, ca 1 km fra jernbanestationen og 1,5 km fra busterminalen. Området var kommunalt ejet, og som naboer blev teknisk skole og en handelsskoleafdeling placeret. Det stigende gymnasiebehov førte kommunen til i 1959 at oprette et gymnasium længere mod nordvest, i tilknytning til Vestervangsskolen – i 1969 blev der også opført en bygning, men i dag huser den HF, gymnasieafdelingen blev nedlagt 1992 p.gr.a. faldende elevtal. I mellemtiden har amtet i 1980 oprettet et gymnasium i aflastningscentret i Paderup.

Lokaliseringen af erhvervsuddannelser

Som "erhvervsuddannelser" regnes en række kompetencegivende uddannelser af unge (typisk 16-20-årige), som de tager efter folkeskoleuddannelsen, og som sammen med de almene gymnasier også benævnes ungdomsuddannelser eller gymnasiale uddannelser. De gennemgås af gennemsnitlig en fjerdedel af årgangene og er selvejende institutioner. Desuden henregnes hertil en række korte videregående uddannelser (dvs uddannelser der bygger videre på de gymnasiale), der nu er samlet på "erhvervsakademier". Systemet kompliceres yderligere af at der i seneste år er sket en organisatorisk samling af en del erhvervsuddannelser, i nogle tilfælde sammen med voksen- og arbejdsmarkedsuddannelser, geografisk og/eller fagligt, i "Centre for Erhvervsuddannelser". Med denne undersøgelses fokus på lokaliseringen vil den imidlertid kun tage hensyn til de geografiske enheder, ikke til organisatoriske eller finansielle strukturer. Det betyder at der ofte er flere uddannelsessteder i hver by, hvilket udmærket kan fungere, da de mht lærere, udstyr og elever ikke behøver at være samlokaliseret. De tekniske skoler har, med deres store behov for udstyr, forholdsvis tidligt fået egne bygninger, mens handelsskolerne meget længe har måttet leje sig ind i andre skoler. Lokaliseringsmæssigt har erhvervsskolerne gennemgået

samme udvikling som gymnasierne, fra placering i bykernen til placeringer længere fra den kollektive oplandstrafiks terminaler.

Systemet er udsprunget af håndværksfagenes gamle mesterlære, som i 1800-tallet – oftest på initiativ af håndværkerforeninger o.l. - blev suppleret med en mere teoretisk aftenundervisning på ”Tekniske Skoler”, der blev oprettet i købstæder og senere også i mange stationsbyer. Kort efter blev der for handelslærlinge oprettet tilsvarende ”handelskoler”. Ved en gennemgribende reform i 1956 blev skoleundervisning på dagskoler gjort til det bærende i uddannelsen, dog suppleret med periodevise praktikophold i virksomheder. Skolesystemet blev opgraderet og koncentreret på et langt mindre antal skoler, typisk i de lidt større købstæder, som måtte finde ud af at få store skoler etableret. For de små fags vedkommende måtte de fleste elever bo på skolehjem i de byer hvor uddannelsen blev udbudt. Skolerne betjener således både byen selv, oplandet og et antal elever boende på skolehjem. Der er nu mange typer uddannelser, herunder ”tekniske gymnasier” og ”handelsgymnasier”.

Med den komplicerede struktur er det ikke let at give en oversigt over spørgeskemaundersøgelsens resultater. De tekniske skoler synes at optage 2,4-20,0 ha i hver af de 4 byer, med godt 100-godt 250 lærere og med 650-1500 elever. Handelsskolerne optager 1,5-3,4 ha og har 90-160 lærere og 800-1300 elever. Erhvervsakademier findes i 3 af de 4 byer og optager i hver af dem 1,5-5,2 ha og har 40-100 lærere og 300-400 studerende.

I *Herning* startede den tekniske skole i 1876. Den havde en tid til huse i Bethaniagade-karreer og fik her egen bygning i Nygade, men fik i 1962 en stor grund på Lillelundsvej i den nordlige del af byen, 1,5 km fra jernbanestationen. Endnu en tid var den geografisk spredt, men er nu samlet på 15 ha på Lillelundsvej (heri indgår dog også skolehjem og andre fællesfaciliteter for alle byens erhvervsuddannelser). Handelsskolen, der blev oprettet 1892, har også været rundt om Bethaniagade. Den fik egen bygning på Nørholmsvej, syd for den tekniske skole, i 1963, og i 1972 desuden gymnasiets forladte bygning på Nørregade. Erhvervsakademiet (fra 2000) rykkede i 2004 ind i en nærliggende bygning på Gl Landevej. Det betyder, når man medregner gymnasiet og centralbiblioteket, et stort samlet uddannelseskompleks i den nordlige del af *Herning*.

Hillerød fik oprettet en teknisk skole i 1887 i Møllestræde i bykernen (iflg Baunegaard startet 1855 uden egne lokaler). Den flyttede i 1962 til Milnersvej mod syd, 1,5 km fra jernbanestationen. Det var et sumpet område, som bebyggelsen længe havde undgået, men som kommunen – hårdt trængt arealmæssigt – nu besluttede at anvende til arealkrævende institutioner. Handelsskolen blev oprettet i 1906 og måtte længe bruge kommuneskolernes lokaler. Da gymnasiet i 1959 fraflyttede sin bygning i bykernen, overgik den til handelsskolen, som i 1990 flyttede videre til større lokaler på den tidligere

kommuneskole Trollesmindeskolen, mod sydvest og 2 km fra jernbanestationen, mens bygningen i bymidten blev solgt til private kontorer. En filial er netop opført lige øst for jernbanestationen. Et erhvervsakademi blev oprettet i 1998 på Peder Oxes allé i den sydlige sektor, nær Teknisk Skole.

I *Køge* var Teknisk Skole lokaliseret i Rebslagergade i bykernens vestkant 1884-1935, derefter på den nærliggende Pedersvej til 1965, hvor den synes at være blevet nedlagt. Den blev genoprettet i 1983, men foreløbigt placeret i en tidligere produktionsbygning i stationsbyen Herfølge i kommunens sydlige ende. Da Boholte Skole i den sydlige del af *Køge* by, 2 km fra jernbanestationen, blev ledig i 1986, blev Teknisk Skole anbragt her (1988). I 2005-6 er en del af den imidlertid, som planlagt, flyttet til ny bygning på Lyngvej i *Ølby*. Handelsskolen er oprettet i 1897, men måtte undervise på kommuneskoler til den i 1965 kunne overtage Teknisk Skoles tidligere bygning på Pedersvej. Der var planer om at lokalisere Handelsskolen ved siden af gymnasiet i Ellemarken, men p.gr.a. utilstrækkelige udvidelsesmuligheder fik den i stedet i 1981 ny bygninger på Lyngvej i *Ølby*, på det påtænkte regionale storcenters areal, hvor nu en del af Teknisk Skole også er placeret. Det er 4 km fra *Køge* station, men der kører ekstrabusser, og der er kun 1 km til *Ølby* station. Alligevel er forbindelsen dårlig, og de fleste elever har bil.

I *Randers* startede Teknisk Skole i 1859 i Helligåndshuset - som latinskolen netop havde forladt - i bykernen. Den flyttede i 1891 til en ny, statelig bygning på den nuværende Østervold. I 1963-66 flyttede den videre til ny bygninger på Vester allé, nær gymnasiet nord for bykernen, mens Østervold-bygningen solgtes til kommunen til kulturhus. Der blev dog snart pladsmangel, og skolen måtte leje lokaler rundt om i byen. Samtidig med at der er sket en fortsat udbygning på Vester allé, blev i 1975 og 85 ny bygninger på en stor grund i byens nordlige udkant (Blommevej ved Jomfruløkken) taget i brug; de ligger meget afsides, 4 km fra begge den kollektive trafiks terminaler. Handelsskolen startede i 1877, og måtte i mange år undervise i forskellige lejede lokaler. Først i 1957 fik den egen bygning på hjørnet af Rådmands boulevard og Vester allé, dvs ved siden af gymnasiet og den senere tekniske skole. Den er i 1983 blevet suppleret med en bygning på Minervavej i Paderup, men der blev også anvendt lokaler til voksenkurser på den gamle Søren Møllersgade Skole i bykernen. De blev i 1993 flyttet til nogle etager i Helenestræde i bykernen. I 1998 blev et erhvervsakademi åbnet i en ny bygning i Paderup.

Lokalisering af mellemlange og lange videregående uddannelser

Mellemlange og lange videregående uddannelser, der er normeret til hhv 3-4 og 5- år efter studentereksamen el.lign., er helt overvejende lokaliseret i landets fire største byer, men der er dog også placeret enkelte i de mellemstore byer, bl.a. i tre af de fire her undersøgte. De

stammer alle fra de senere årtier, og det har sjældent været muligt at finde plads til dem i bykerne. De har derfor ofte givet anledning til trafikproblemer af samme art som gymnasier og erhvervsuddannelser.

Herning rummer Handels- og Ingeniørhøjskolen i Herning, der er dannet i 1995 ved en sammenlægning af Vestjysk Teknikum (en afdeling af Horsens Teknikum, der i 1988 var blevet placeret i Herning) og Midtjysk Handelshøjskolecenter (en afdeling af Århus Handelshøjskole, der etablerede enkelte i kurser i Herning fra 1972 og et permanent center i 1989). Det var i høj grad erhvervsfolk, der tog initiativet hertil. Skolen, der har ca. 1500 studerende og 200 lærere, tilbyder lange videregående uddannelser i erhvervsøkonomi (cand.merc., startet i 2002) og mellemlange i såvel erhvervsøkonomi og erhvervsprog som ingeniørfaget. Man kan dog ikke tale om et egentligt forskningsmiljø. Som andre LVU-institutioner er HIH statslig, men får støtte fra Viborg og især Ringkøbing amt. Sammenlignet med andre lange videregående uddannelser har HIH meget tæt samarbejde med erhvervslivet mht praktikophold, kursusafholdelse og lærer- og censorrekruttering. Mens "moderskolerne" havde lejet lokaler i hhv kommuneskolen i Holtbjerg og handelsskolen, fik HIH en ny bygning, lokaliseret i Birk Centerpark (nærmere omtalt ifm afsnittet om lokaliseringen af anden offentlig service), antagelig p.gr.a. institutionens nære erhvervstilknytning. Vedr. betjeningen med kollektiv trafik skal det bemærkes at DSB i 1997 oprettede et trinbræt ved sydøstenden af Birk Centerpark, tæt ved HIH. I 2006 lægges HIH sammen med Århus Universitet. – Herning havde fra 1960 til 1992 et seminarium, lokaliseret ved siden af Brændgaardskolen (seminariets øvelsesskole) i den nordlige del af byen; begge dele synes at være blevet placeret hvor der tilfældigvis fandtes en ledig grund. Nedlæggelsen var et led i en omfattende statslig tilpasning af seminariesektoren til det faldende lærerbehov. Bygningen anvendes nu til forskellige undervisningsformål.

Hillerød huser Hillerød Pædagogseminarium med 30 ansatte og 436 studerende, som holder til i en bygning i byens vestligste udkant, på en grund på 1,8 ha. Seminariet er indrettet i 1972 i den tidligere Lyngby Landbrugsskole (taget i brug 1959), som p.gr.a. pladsmangel måtte flytte til et sted syd for Roskilde. Lokaliseringen er ekstremt dårlig ift kollektiv trafik.

Randers har en afdeling af Jydsk Pædagogseminarium (andre afdelinger er placeret i Århus og Grenå). Afdelingen er i 1996 placeret i den nedlagte Søren Møllersgades Skole på en grund på 0,4 ha, i den nordvestlige del af bykernen, forholdsvis kort fra både jernbanestation og busterminal. Den har 25 ansatte og 380 studerende.

Lokaliseringen af hovedbiblioteker og kulturcentre

I alle fire byer er der for 100-150 år siden på privat initiativ oprettet

folkebiblioteker, fra 1920erne med statstilskud. Efterhånden har kommunerne i stigende grad opfattet kulturel service som en af deres opgaver, og lovgivningen har pålagt dem biblioteksopgaver. Nogle biblioteker, typisk et i hvert amt, er blevet udpeget til centralbibliotek og skal – med statstilskud – betjene de andre biblioteker med mere speciel litteratur. Mht lokalisering er der en modstrid mellem på den ene ønsket om høj tilgængelighed – en faktor som har indflydelse på hvor meget bibliotekerne bliver benyttet – og på den anden side ønsket om at tilbyde det størst mulige udbud af bøger og andre medier. Der blev tidligere oprettet et antal små biblioteksfilialer i boligområderne, og nogle kom ind i byerne ifm kommunesammenlægningerne i 1970, men tendensen har været i retning af at koncentrere ressourcerne om byens hovedbibliotek og nedlægge de små filialer. Kun hver kommunes hovedbibliotek er behandlet i denne undersøgelse. I 1960erne spredtes tanker om at indrette ”kulturcentre” der integrerede flere forskellige slags kulturelle tjenesteydelser, men det er meget forskelligt i hvilken grad og til hvilke konkrete formål de forskellige kommuner har forsøgt dette. F.eks. er der mht koncerter o.l. en overlapning med de nedenfor behandlede sports-haller og –pladser.

Ifølge spørgeskemaundersøgelsen kan hovedbiblioteker og kulturcentre godt optage betydelige arealer (i Hillerød biblioteket 1,2 ha). Antallet af beskæftigede er 40-70, og de tiltrækker 1000-1500 besøgende på en gennemsnitsdag.

Hernings bibliotek er oprettet i 1903 og har haft lokaler flere forskellige steder, bl.a. i Bethaniagade-komplekset, fra 1939 i en stor doneret villa i den sydlige del af bykernen. Da et nyt og større bibliotek skulle opføres, bl.a. fordi biblioteket i 1965 blev udpeget til centralbibliotek, stod valget mellem en mindre grund på den gamle markedsplads ved den vestlige udkant af bykernen og en større grund på Brændgaardvej 1 km nordligere, men nær det planlagte gymnasium og erhvervsuddannelserne (Frandsen 1995). Sidstnævnte mulighed vandt, og biblioteket her blev taget i brug i 1970, og vil stadig være centralbibliotek efter den kommende kommunalreform. Det gamle bibliotek blev solgt til en bank. Men helt frem til 1990 var der en næsten permanent diskussion om dette bibliotek skulle afløses af et (dyrt) ”multikulturhus” på Torvet. – Som koncert- og teaterhus mv tjener Herning Kongrescenter ved østenden af bykernen, kort fra jernbanestationen og busterminalen. Denne bygning blev oprindeligt opført på privat initiativ i 1954 til tekstilmesse (der i nogle år var blevet arrangeret spredt over flere lokaler rundt om i byen), finansieret ved offentlig indsamling samt kommunale midler (Frandsen & Sejerkilde 2004). Lokaliseringen var bestemt af at der her kunne erhverves en stor, centralt beliggende ejendom, Apoteker Møllers Stiftelse. Bygningen blev imidlertid snart for lille og afløst af det senere omtalte Messecenter, og ombygget til kulturelle arrangementer.

I *Hillerød* havde biblioteket (fra 1896, iflg. Uhrskov 1948) oprindeligt lokaler i Nordre Banevejs Skole nordøst for bykernen. I 1964 rykkede det over i lokaler i en bygning, opført af Fællesorganisationen i det samme område. Da skolen blev nedlagt i 1973, blev det overvejet at flytte tilbage til den, men beliggenheden forekom ikke central nok. Der var også tale om en placering i nærheden af det ny rådhus, men der var tilgængeligheden endnu dårligere. Først da kommunen købte det gamle Hillerød Andelsslagteris bygninger lige syd for bykernen, der efter slagteriets nedlæggelse i 1970'erne var blevet anvendt til arbejdsmarkedsuddannelser, blev slagtehallen ombygget til bibliotek (2001) og indgik sammen med andre bygninger i de følgende år i en "Viden- og kulturpark". Dette stod i forbindelse med kommunens køb af den i 1987 nedlagte landbrugsmaskinfabrik Nordsten i den sydlige del af bykernen. Fabrikken havde beslaglagt 3 ha (Baunegaard 1998) og efterlod bygninger af forskellig kvalitet. Størstedelen af arealet blev anvendt til et indkøbscenter og parkeringshuse, men en støberihal til koncertsal.

I *Køge* blev i 1899 et bibliotek oprettet på privat initiativ. Det havde til huse forskellige steder i bykernen og fik i 1919 egen bygning, opført til formålet (den første i Danmark) i Bygaardsstræde (senere ryddet til fordel for rådhus). Da det i 1948 blev centralbibliotek for dele af Roskilde, Præstø og Sorø amter, blev bygningen for lille. Nybyggeri i "Lovparken" overvejedes, men denne mulighed blev hurtigt af økonomiske grunde droppet til fordel for overtagelse af et tidligere alderdomshjem i Kirkestræde i bykernen, suppleret med tilbygninger (Østsjællands Folkeblad 5.8.1953). Der var dog modstand dels fra menighedsrådet, dels fra Nationalmuseet (Det særlige Bygningssyn) mod denne løsning i et bevaringsværdigt kvarter, men daværende kirkeminister Bodil Koch fik gennemført projektet (Østsjællands Folkeblad 13.6.1956), der blev indviet i 1958. Biblioteket er dog ikke længere centralbibliotek. Beliggenheden er central, men tilkørsels- og parkeringsforhold er vanskelige. I midten af 1990'erne havde kommunen en plan hvori et nyt bibliotek var kombineret med en supermarkedsudvidelse i den vestlige del af bykernen. Med de grænser, Planloven i 1997 satte for detailhandelsbutikkers størrelse, måtte planen imidlertid opgives. – Ifølge kommuneplanstrategi 2005 skal der på Søndre Havn (arealet syd for Køge Ås udløb), hvor der er en delvis forfalden industribebyggelse ret nær ved bykernen, indrettes en "kulturel trekant". Arealet er udvidelsesmulighed for bykernen med boliger, kulturtilbud, kontorer og detailhandel.

Randers' bibliotek går tilbage til 1862. Det havde lokaler forskellige steder, bl.a. 1897-1927 i Helligåndshuset og derefter i den tidligere latinskole-bygning i Vestergade (Folkebladet 30.12.1961). Disse pladsforhold blev for små, og da Teknisk Skole skulle flytte fra sit domicil på Østervold, besluttede kommunen at ombygge denne bygning til kulturhus, inkluderende et tidssvarende bibliotek. Ombygningen blev dyr og jævnlige kritiseret, men gennemført og taget i brug i 1968. Kulturhuset ligger centralt og nær busterminalen.

Lokaliseringen af sportspladser og sportshaller

Udendørs sportspladser og sportshaller er vigtige funktioner mht arealforbrug og trafikgenerering, både til hverdag og især til store, publikumstiltrækkende arrangementer, og er nærmest umulige at indpasse i de tæt bebyggede bykerner. De overlapper mht de store arrangementer både kulturhuse, kongrescentre og messehaller. De strækker sig fra skolernes sportsanlæg, der anvendes af mange lokale idrætsudøvere, til lokale stadions og haller i de enkelte bydele, og videre til byernes hovedanlæg, der tiltrækker besøgende også fra oplandet og i særlige tilfælde fra det meste af landet. Hertil kommer specialanlæg som svømmehaller og friluftsbade.

Spørgeskemaundersøgelsen har kun omfattet byernes hoved-sportspladser og -haller. Hallerne optager 0,5-2 ha. Det daglige antal brugere kan løbe op til ca. 3000, til store arrangementer kan rummes 4000 tilskuere, men ved anvendelse til messer nævnes fra Randers-hallerne 20.000 besøgende på en weekend. For sportspladsernes vedkommende har kun SAS-Arena i Herning svaret. Den optager 2 ha (excl. parkeringspladser) og kan rumme 12.500 tilskuere til fodbold, 17.000 til koncerter.

Hernings første stadion fra 1936 lå nordvest for bykernen og blev nedlagt omkring 1965 for at give plads til udvidelse af sygehuset. Et nyt stadion – med ret dårlige adgangs- og parkeringsforhold – blev anlagt i den nordlige del af byen, mellem gymnasiet og handelsskolen. Det rummede i 1987 et ”gymnastikestrada” med 17.000 deltagere, men bruges nu kun til atletik. Herning Ishockeyklub fra 1947, der har vundet adskillige Danmarksmesterskaber, er byens ene store publikumsmagnet. Den spillede først udendørs, når vejret var til det, siden brugte den – som andre idrætsudøvere - messecentrets haller (omtalt senere), men denne anvendelse kolliderede ofte med messer. En kommunal idrætsplan fra 1981 pegede på det ønskelige i at den store sportsinteresse i byen blev tilgodeset med et samlet idrætsanlæg i Holing, i den nordlige udkant af byen (Herning Folkeblad 12.8.1981, desværre angives ikke argumenter for lokaliseringen). Her opførtes i 1989 Herning Isstadion og i de følgende år et omfattende anlæg af haller, med bl.a. en 8000 m² multifunktionel hal (Herning Folkeblad 10.10.1992 og 8.11.2001), angiveligt Danmarks største indendørs sportscenter, der i øvrigt ejes af messecentret. Komplekset har god bilgængelighed. Den anden store publikumsmagnet er fodbold. I forbindelse med fodboldspilletens professionalisering i 1990'erne blev klubberne i Herning og Ikast sammensluttet til FC Midtjylland for at få tilstrækkelig ”masse”. Denne klub spillede først på Ikast stadion, men fik behov for et større stadion, og et sådant blev først overvejet placeret i det senere omtalte Birk-område mellem de to byer. Denne plan ville imidlertid blive dyr at forsyne med parkeringspladser, og passede heller ikke ind i Birks koncept (teknisk direktør Jørgen Marstrand). Den blev udkonkurreret af en placering umiddelbart syd for messehallerne i det sydvestlige Herning. Derved opnåedes en mere øko-

nomisk anvendelse af parkeringspladser, cafeteriaer, mediefaciliteter mv, samt en daglig professionel ledelse. Under navnet SAS-Arena blev dette store stadion taget i brug i 2004. Det er velbeliggende ift biltrafik og betjenes, omend i nogen afstand, af et trinbræt på Herning-Skjern-banen.

Hillerød præges ikke af nogen overvældende sportsinteresse. Den vigtigste hal, Frederiksborg-hallen fra 1967 – der også anvendes til andre formål end sport - er som adskillige andre institutioner lokaliseret i den sydlige del af byen, der i 1960'erne var planlagt som en "sportskile", med nogenlunde gunstig både bil- og kollektiv tilgængelighed (tidl. borgmester Jens Jensen). De problematiske bundforhold bevirkede imidlertid at planerne måtte reduceres, og som hovedstadion anvendes nu "Hillerød Stadion" i Selskov i byens nordvestlige udkant. Her synes de ret små adgangsveje og parkeringspladser ikke at udgøre noget stort problem.

I *Køge* og forstads-landsbyen Herfølge er fodboldinteressen traditionelt stor. *Køge Stadion* (1932) og *Køge-hallerne* (1961) er anlagt vest for Ringvejen, let tilgængelige for biltrafik, men over 1 km fra jernbanestation og busterminal. Interviewpersonerne har været uenige om der er parkeringspladser nok. Der er også en anden større hal, *Ravnsborg-hallen* fra 1977, opført af firma-boldklubberne i den sydlige del af byen og med en lignende trafikabeliggenhed.

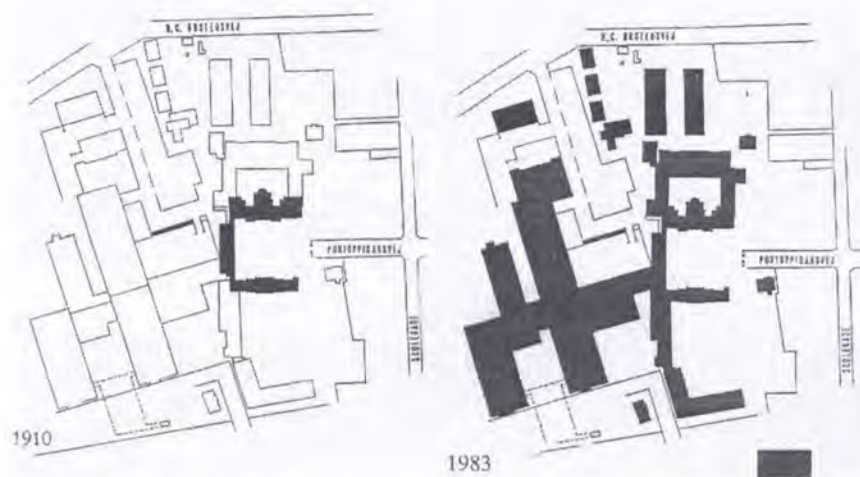
Randers er også en by med stor fodboldinteresse. Hovedstadion er *Randers Stadion* (1923) i den vestlige del af byen og den nærliggende *Randers-hal*, hvis første hal er fra 1952. Den nuværende hovedhal fra 1972 var ved sin opførelse provinsens største (*Randers Amtsavis* 31.12.1971). Stadion og *Randers-hallen* har god biltilgængelighed og ligger mindre end 1 km fra jernbanestationen, men er underforsynede med parkeringspladser og ligger langt fra busterminalen.

Lokalisering af sygehuse

Sygehuse blev oprettet i provinsbyerne i løbet af 17- og 1800-tallet, men forblev længe ganske små institutioner. I løbet af 1900-tallet er de til gengæld udvidet enormt (figur 5) og er i mange tilfælde deres bys største arbejdsplads. Mens sygehuse i de mindre byer forblev udelte eller "delte" (med en medicinsk og en kirurgisk afdeling), medførte den stigende specialisering og det dyrere apparatur at ekspansionen koncentreredes i de mellemstore byers "centralsygehuse", der nu udgør sundhedssektorens ryggrad og en meget vigtig oplandsbetjenende funktion. De fleste små sygehuse er enten nedlagt eller omdannet til specielle formål, mens nogle få universitetssygehuse udfører den mest specialiserede behandling. Sygehuse var før 1970 oftest oprettet i samarbejde mellem købstad og amtsråd. Derefter overgik de til amtskommunerne, og vil fra 2007 være regionernes opgave. De få, men store psykiatriske sygehuse var derimod "statshospitaler", men overflyttedes i 1976

også til amtskommunerne, og psykiatriske afdelinger er nu organisatorisk selvstændige eller indgår på linie med andre afdelinger i mange centralsygehuse. Hertil kommer nogle få privathospitaler – bl.a. et i Herning - der ikke er medtaget i undersøgelsen. Sygehuse optager betydelige arealer og kan umuligt indpasses i bykerne, og de enorme investeringer der er nedlagt i dem gør dem vanskelige at flytte. De afføder en betydelig trafik af såvel ansatte, indlagte patienter – der tildels ikke kan benytte kollektiv transport og i nogle tilfælde bringes med ambulancer under udrykning – som ambulante behandlede patienter og besøgende (pårørende).

Ifølge spørgeskemaundersøgelsen optager centralsygehuse 7-16 ha., de selvstændige psykiatriske afdelinger 0,4-1,7 ha. Centralsygehuse har 1000-2800 ansatte, de selvstændige psykiatriske afdelinger 40-100. Centralsygehuse har 300-500 sengepladser, hvortil kommer 80-200.000 ambulante patientbesøg pr. år. De selvstændige psykiatriske afdelinger er små, i Køge således 28 senge samt 5400 ambulante besøg pr. år. Antal besøgende (pårørende) har sygehuse ikke kunnet skønne over.



Figur 5. Herning sygehus i 1910 og 1983. Kilde:Omtegnat efter Bendixsen 1985.

Hernings første sygehus oprettedes af amtet i bykernen i 1876, i 1882 flyttede det til en bygning i Nørregade, lige nordøst for bykernen. Denne bygning blev siden til De gamles Hjem. I 1910 mageskiftede amtet sig til fattiggården – den bygning der havde huset *Hernings* første skole, med tilhørende jord. Her opførte amtet et nyt sygehus med 36 sengepladser. Udvidelserne frem til 1983 fremgår af figur 5; der er senere yderligere tilføjet byggeri på arealet. Sygehuset ligger ved bykernens nordvest-hjørne, har god adgang til det overordnede vejnet, ligger mindre end 1 km fra jernbanestationen og betjenes af mange busruter. Imidlertid har det et parkeringsproblem.

I *Hillerød* oprettedes et sygehus allerede i 1759. I 1839 flyttede det til Møllestræde i bykernen, i 1884 til en ny, stor bygning på Sdr.

Banevej, mellem bykernen og jernbanestationen. I 1939 erhvervede kommunen Sandviggård øst for jernbanen. Her opførtes et nyt sygehus, der blev indviet i 1943 og i 1976 bl.a. udvidet med en stor psykiatrisk afdeling. Det gamle sygehus blev i 1950 solgt til staten og brugt til civilforsvarskaserne indtil 2001. Det ny sygehus lå ca. 1 km fra jernbanestationen og 1,5 km fra bykernen. Resten af Sandviggårds jorder blev udstykket til parcelhusbebyggelse, hvorved sygehuset blev helt omringet heraf, med utilstrækkelig parkering, ingen direkte adgang til det overordnede vejnet, og dårlig busbetjening. Det har været diskuteret at skære en kort vej igennem St.Dyrehave til Københavnsvej ("Kongevejen"), men kommunen og amtet har ikke kunnet enes om finansieringen. En del af bygningerne er i dag forældede.

Køges første egentlige sygehus blev opført 1902 på Sygehusvej lidt nordvest for bykernen. Selvom det i 1959 blev et delt sygehus, hørte det til de små, da Roskilde Amt p.gr.a. sin kraftige befolkningstilvækst besluttede at satse på et større sygehus udover Roskildes. Amtet havde i 1970 købt et areal i Greve, men da en samlet sygehusplanlægning i Hovedstadsregionen kom igang var det især i den sydlige del af Roskilde Amt at der viste sig behov for nybyggeri, hvorfor amtet købte et areal i Køge (Bellingegård). Det ligger langt nordvest for bykernen, ca. 1 km øst for den ny station i Ølby, og med rigelige parkeringsmuligheder og god adgang til det overordnede vejnet. Der var dog meget tovtrækkeri mellem ministeriet, Hovedstadsrådet, amtet og kommunen, og først i 1989 kunne det ny sygehus tages i brug, mens det gamle sygehus i Køge omdannedes til psykiatrisk sygehus.

Randers købstad og militæret (se herom under "anden offentlig service") havde i løbet af 1800-tallet samarbejdet om et beskedent sygehusvæsen og opførte i 1870 i fællesskab et sygehus på Hobrovej ved bykernens nordvestlige hjørne. I 1903 opførte Skt. Josef-søstrene et privat sygehus på Fabersvej, nord for bykernen, og på samme grund lod amtet bygge et sygehus i 1915. Allerede i 1919 drøftede købstad og amt mulighederne for et fælles moderne sygehus, men først i 1935 opnåedes enighed herom, og om at en lokalisering ved Østervangsvej/Skovlyvej – noget nordøst for bykernen – var egnet, og kommunen indledte jordopkøb her. (Ifølge *Randers Dagblad* 28.4.1954 havde også et areal på Hobrovej været på tale, men Østervangsvej valgtes p.gr.a. "sin ideelle og smukke beliggenhed"). En arkitektkonkurrence blev afholdt, men under besættelsen kom materialesituationen i vejen, bortset fra en mindre tuberkulosestation der blev taget i brug i 1944. I 1942 blev dog købstadens og amtets sygehusvæsen slået sammen og omorganiseret, således Hobrovejens sygehus blev kirurgisk og Fabersvejens og det nu opkøbte Skt. Josefs medicinsk. Efter krigen kunne det ny centralsygehus endelig kunne opføres og blev taget i brug i 1954. Herefter fik Hobrovejens sygehus nogle år andre anvendelser, inden det blev nedrevet i 1972-3. Lokaliseringen af centralsygehuset er ikke uden problemer, busbetjeningen forekommer tilstrækkelig og det omgivende

vejnet har en rimelig kapacitet, men der er jævnligt forstoppelser, især for trafik over Randers Bro – noget der nu forsøges afhjulpet ved at skabe ”grønne bølger” for udrykningskøretøjer (ingeniør Jonas Olesen, Teknisk Forvaltning). En organisatorisk selvstændig psykiatrisk afdeling blev oprettet i 1964 med placering i et gammelt epidemisygehus på Hadsundvej, nordøst for bykernen. I 1985 flyttede den til en nybygning umiddelbart nord for centralsygehuset.

Lokalisering af nogle andre offentlige serviceudbud

Der er andre offentlige serviceudbud, der spiller en stor rolle, men er forskellige fra by til by. I denne undersøgelse er det valgt at medtage nogle af disse udbud i de fire byer.

I *Herning* er Messecenter Herning (tidligere Herning Hallen) en vigtig servicefunktion, som kommunen har en stor aktiepost og megen indflydelse i. Organisatorisk omfatter messecentret også det tidligere omtalte kongrescenter og SAS-Arena. Som nævnt var det nuværende kongrescenter ved østkanten af bykernen i 1954 bygget til tekstilmesser, men blev hurtigt for lille og uden udvidelsesmuligheder. Da Herning i 1961 i konkurrence med Århus tiltrak sig de jyske ungskeer for perioden 1966-70, måtte byen love gode faciliteter, og det resulterede i at kommunen købte 3 gårde i byens sydvestlige udkant ved Vardevej og kom til at eje næsten 100 ha (Herning Folkeblad 18.4.1962). Der var ikke enighed i byrådet om lokaliseringen, men med hvilke argumenter mindretallet foretrak en placering nord for byen fremgår ikke. Stadsingeniør Bækgård har senere skrevet at det afgørende var at få en aflastning for den øst-vestgående hovedgade, og det var lettere syd end nord for bykernen – og så måtte messecentret, der skulle bære bevillingen igennem, lægges mod syd (Herning Folkeblad 27.5.1964). Her blev der i 1963 opført 5 messehaller, heraf er 4 senere erstattet af ny, og der er tilføjet yderligere 10. Den grund, hallerne ligger på, optager 18 ha, men med udendørsarealer, parkeringspladser og SAS-Arena optager hele komplekset 82 ha. og er angiveligt Skandinaviens største. I en år-række var alment tilgængelige messer – der i løbet af nogle dage kunne have over 100.000 besøgende – dominerende. Nu spiller fag-messer – med op til 20-30.000 besøgende - en større rolle. Tekstilmesserne flyttede dog i slutningen af 1960erne til det internationalt lettere tilgængelige København. Foruden til messer bruges hallerne til udstillinger, sportsbegivenheder, forestillinger mv, og komplekset er udstyret med alle faciliteter og indtjener betydelige beløb til byen. Den store tilstrømning, især af bilende gæster, voldte store trafikproblemer i det centrale Herning og blev stærkt medvirkende til gennemførelsen af aflastningsgaden langs jernbanen - og senere af motorvejsbyggeriet, som fra efteråret 2006 vil give direkte adgang til messecentret. Det er sparsomt betjent med kollektiv trafik, men der er for nylig inden for gangafstand oprettet et trinbræt på Herning-Skjern-banen. Ved alle større arrangementer kører der messebusser fra busterminalen.

Et andet vigtigt serviceudbud i Herning er uddannelsescentret TEKO, der ikke kan indplaceres i de ovenstående grupper af uddannelser – selvom om flere af dem udbydes eller har været udbudt på TEKO – men er karakteriseret som mode- og livsstilsbranchens center for de uddannelser, der til enhver tid er mest behov for. Disse uddannelser er oftest helt eller delvis offentligt finansieret, men alle uddannelser foregår i nært samspil med virksomheder. TEKO er udsprunget dels af Midtjydsk Tekstilskole i Herning, dels af Beklædningsindustriens Arbejdslederskole i København, begge etableret af branchefolk i begyndelsen af 1960'erne. I 1968 blev de slået sammen til Dansk Konfektions- og Trikotageskole, der blev lokaliseret på en grund i Birk, doneret af en beklædningsfabrikant. Den lagde i mange år hovedvægten på specialarbejderkurser for syersker. Den er i dag omstillet til branchens helt ændrede vilkår og lægger vægt på korte videregående uddannelser der kombinerer design, logistik, indkøb, salg, sprog og ledelse og breder sig fra beklædning ind i andre "livsstilsprodukter". Undervejs har den i 2000 integreret en eksportskole og i 2002 en tekstilafdeling af Dansk Teknologisk Institut, der begge havde eksisteret i de nuværende bygninger i en årække. Også lokaliseringsmæssigt adskiller TEKO sig fra de øvrige erhvervsuddannelser i Herning ved fra 1968 at være placeret i bygninger af stor arkitektonisk værdi i den østlige forstad Birk. Med et areal på 3,5 ha, 146 ansatte og ca. 1000 elever er TEKO den centrale institution i Birk Centerpark, hvor der på initiativ af erhvervsfolk – primært kanaliseret gennem "Midtjydsk Skole- og Kulturfond" – er lokaliseret en række institutioner, kunstmonumenter og virksomheder: Herning Kunstmuseum (der er indrettet i den tidligere Angli skjortefabrik, en af landets få fredede industribygninger), Carl-Henning Pedersen og Else Alfelts Museum, Handels- og Ingeniørhøjskolen i Herning (omtalt tidligere), kollegier, Skulpturparken, De geometriske Haver, EDB-gruppen, Egetæpper, Herning Højskole, Dansk Tekstil og Beklædning (brancheorganisation), skulpturen Elia samt BIRC (Birk Innovation and Research Centre) der bl.a. rummer Herning-Ikast-Brande Erhvervsråd. Der er enestående arkitektur og landskabskunst i området og interessant offentligt-privat partnerskab. Herning fik i 2002 Dansk Byplanlaboratoriums byplanpris for planlægning og udvikling af Birk Centerpark (Byplan 3/2002). Ud fra et byplanmæssigt synspunkt er der imidlertid også problemer (se også Groth & Smidt-Jensen 2005). Skaberne synes at have haft et æstetisk fokus i snæver forstand, der er ikke meget gadeliv, hver institution har f.eks. sin kantine, der er ingen fælles faciliteter. Biltilgængeligheden er god, men busbetjeningen er sparsom. I betragtning af at mange studerende kommer pendlende helt fra Århus, har det hjulpet at der i 1997 blev oprettet et trinbræt på Århus-Herning-banen ved Birk, men afstandene i Birk Centerpark er så store at trinbrættet må suppleres med en lokal shuttle-bus.

I *Hillerød* må nævnes Det Nationalhistoriske Museum, der blev indrettet på Frederiksborg Slot i 1885, da dette var blevet genopbygget efter branden i 1859. Det er med 172.000 besøgende (2005) et af landets mest besøgte museer. En stor del af gæsterne er udlændinge,

hvoraf mange foretager en heldagstur til Kronborg, Fredensborg og Frederiksborg. I turistsæsonen kan der på en god dag komme 2000 besøgende. Slottets grundareal er knap 100 ha, hvoraf en tredjedel søer, og antallet af ansatte er i årsgennemsnit 43,5. Da Frederiksborg Slot som nævnt gav ophav til Hillerøds fremvækst, ligger det centralt i byen, ret langt fra jernbanestationen. De fleste turister kommer i busser, der er lidt af en byrde på byens i forvejen hårdt belastede vejnet.

En anden service i Hillerød, der nærmest må regnes som offentlig, er administrationen af ATP (Arbejdsmarkedets TillægsPension), der blev oprettet ved lov i 1964, og som regeringen besluttede at placere i Hillerød. På dette tidspunkt var "østbyen" under planlægning, og ATP blev midlertidigt lokaliseret i en boligblok i bydelen. ATPs administrationsbygning, der blev taget i brug i 1974, blev placeret i det planlagte institutionsområde i østbyens østhjørne, ved siden af amtsgården. Grunden er på 4,6 ha, og der er nu ca. 700 ansatte. Kommunikationen foregår overvejende pr. post og telekommunikation, der kommer ikke mange besøgende. Bilbeliggenheden er udmærket, med let adgang til det overordnede vejnet, men der er langt til jernbanestationen, og busbetjeningen er ikke god.

Køges mest interessante "anden service" er kunstmuseet Køge Skit-sesamling, som i 1987 blev oprettet i den tidligere Brochmands Skole i den nordlige del af bykernen. Der er kun to sådanne skitsemuseer i Verden. Den optager 0,1 ha, beskæftiger 36 personer og har 90 besøgende på en gennemsnitsdag. Den har fordel af central beliggenhed og skaber ikke trafikale problemer.

I *Randers* har jeg valgt at inddrage kaserne, selvom den ikke eksisterer længere. Kaserne er imidlertid stadig en vigtig offentlig servicefunktion i nogle mellemstore byer og har også været det i Randers, hvor bygningerne i dag udgør en delvis uanvendt ressource i byens nordlige udkant (ikke vist på figur 4). Det jyske dragonregiment i Randers kan føres tilbage til 1779. Tidligere anvendtes private indkvarteringer, men en egentlig kaserne opførtes under 1. verdenskrig i den nordlige del af bykernen. Et stort, tidssvarende anlæg blev bygget på et areal ved Mariagervej nord for byen i slutningen af 30'erne og stod netop klar d. 9. april, hvor den tyske værnemagt beslaglagde det. Efter krigen flyttede dragonerne ind, mens den gamle kaserne anvendtes til plejehjem. Dragonerne blev 1953 erstattet af Jyske Ingeniørregiment. Gennem 1980'erne diskuteredes en lukning. Dette blev aktuelt i 1993, hvor en arbejdsgruppe under Forsvarsministeriet anbefalede en sammenlægning af Sjællandske og Jyske Ingeniørregiment på Farum kaserne. I rapporten angives i Randers en bemanning på 181 plus 51 civile, men ifølge Randers Amtsavis 27.5.1992 må disse tal være excl. 395 værnepligtige. Kasernen fraflyttedes i slutningen af 1990'erne og blev en tid brugt til flygtninge fra Kosovo. I øjeblikket er den sat til salg af statens ejendomsselskab Freja, men kun en mindre del er solgt (til boligformål).

Konklusioner og anbefalinger

På grundlag af kapitlerne og kortene i denne undersøgelse kan der drages nogle generelle konklusioner og peges på nogle forhold, kommunerne bør være opmærksomme på i deres planlægning.

Tre faktorer har spillet de dominerende roller i lokaliseringen af offentlig service i de undersøgte byer. Den første er spørgsmålet om det nødvendige brugerunderlag for de forskellige slags service, når den udbydes i de institutionsformer og til de borgere, som de politiske myndigheder har fastlagt. Der er ikke noget naturgivent ved disse beslutninger, og man vil i andre vesteuropæiske lande finde at institutioner, der skal opfylde de samme behov – f.eks. gymnasieundervisning – i nogle lande udbydes i større institutioner og evt. sigter på benyttelse af en større andel af befolkningen end i Danmark, i andre lande i mindre enheder. Desuden vil den lokale befolkningsudvikling selvsagt influere på hvor det nødvendige befolkningsunderlag kan findes. Det er imidlertid ikke forhold, der er behandlet i denne undersøgelse.

Den anden faktor er spørgsmålet om serviceudbuddets *tilgængelighed* for brugerne, som er diskuteret i hvert eneste kapitel i rapporten. Denne tilgængelighed er ikke kun et spørgsmål om afstande, men også om at forskellige trafikformer bruges af forskellige brugergrupper – børn, unge, voksne med og uden adgang til bilbenyttelse – samt trafikinfrastrukturens (herunder parkeringsmulighedernes) kapacitet og sikkerhed i de forskellige dele af byen samt for den kollektive trafiks vedkommende af komfort og frekvens.

Disse to faktorer kan opfattes som modifikationer af Christallers klassiske teori for servicelokalisering.

Den tredje faktor er væksten i institutionernes *pladsbehov*. Væksten kan både skyldes at flere borgere benytter de forskellige slags service, og at serviceudbuddet i tidens løb er blevet produceret under forskellige vilkår – f.eks. fik idræt fra begyndelsen af 1900-tallet en vigtigere plads i skoleskemaet. Alle ændringer har trukket mod stigende arealbehov.

Indtil 2. halvdel af 1800-tallet bestod byerne kun af de arealer, der i dag udgør deres kerner. *De offentlige serviceinstitutioner placeredes selvfølgelig i disse kerner* og havde dermed høj tilgængelighed til fods/på cykel fra hele byen og via jernbane/rutebil fra oplandet. Også senere har central placering været et politisk ønske (f.eks. i Herning, iflg. kommunens tekniske direktør). Med den store vækst i den offentlige service, med kommunalreformen i 1970 og med de enkelte institutioners stigende arealbehov er dette blevet en umulighed.

Der er enkelte slags service, der stadig i mange byer er lokaliseret i eller tæt ved bykernerne. Det drejer sig om:

- *Rådhuset.* Tre af de fire undersøgelseskommuner har, selvom om den kommunale administrations pladsbehov er forøget stærkt, bibeholdt i hvert fald størstedelen af den i bykernen, enten i forbindelse med det oprindelige rådhus på byens torv (Herning og Køge) eller andetsteds i bykernen (Randers). Placering andetsteds af visse forvaltninger har periodevis været nødvendige, og i Hillerød er sket en langvarig opsplitting. Dette opfattes imidlertid som meget u praktisk, og Hillerød er nu i gang med at samle sin administration langt fra bykernen. Når de fleste byer i stedet har udvidet i bykernen, har argumenterne været at denne lokalisering er lettest tilgængelig for alle borgerne (især når den kan kombineres med tilstrækkelig parkeringsplads og adgang til det overordnede vejnet), tillader borgerne at integrere rådhusbesøg med anden servicebenyttelse, og – i hvert fald på kort sigt – kan være billigere end nybyggeri. Der er ingen tvivl om at rådhuslokaliseringen også tillægges en symbolværdi.

- *Kulturcentre med hovedbiblioteker* lokaliseret i eller umiddelbart ved bykernen i Hillerød og Randers, i Herning gælder det samme kongrescentret (men ikke centralbiblioteket) og i Køge hovedbiblioteket. Også disse institutioner har krævet mere plads, men tilgængelighed har her været et væsentligt argument for at lokalisere dem centralt. Her spiller det en rolle at biblioteker er følsomme over for at kunne tiltrække publikum, der kommer forbi i anden anledning. Disse lokaliseringer signalerer nok at byrådene giver kulturen høj prioritet. Bagsiden af medaljen er i nogle byer problematiske vej- og parkeringsforhold.

Trafikterminaler har også en central lokalisering. Jernbanestationerne blev i 1860erne og 70erne oftest placeret så tæt som muligt ved det daværende byområde (det gælder dog ikke i Hillerød og Randers). De er dyre og besværlige at flytte, og det sker da også meget sjældent. Rutebilstationer (nu kaldet busterminaler) blev i mellemkrigstiden indrettet i bykernen, f.eks. på byens torv. Efterhånden som biltrafikken steg, blev presset på bykernens gader for hårdt, og pladsen på disse rutebilstationer for trang. Det var desuden en ulempe at omstigningsmulighederne til og fra tog var dårlige. I tre af de fire undersøgte byer blev der derfor i efterkrigstiden opført ny busterminaler ved siden af jernbanestationerne, selvom ompassagerer til og fra bykernen derved blev ringere stillet, og selvom adgangen til det overordnede vejnet i Hillerød var problematisk. I Randers, hvor jernbanestationen ligger ret isoleret, forblev busterminalen i bykernen, dog lokaliseret med ret god adgang til det overordnede vejnet.

Stort set alle andre vigtige offentlige serviceinstitutioner er på grund af arealkrav, der ikke kan opfyldes i bykernen, flyttet ud i eller fra starten af blevet lokaliseret i nyere bydele. Spørgeskemaundersøgelsen viste at de medtagne serviceinstitutioner optager 4-14 % af det sammenhængende bebyggede byareal og dermed mere end bykernen. (Antallet af servicebrugere kan desværre ikke opgøres da

svar om bl.a. besøgende på sygehuse, sportspladser og haller samt stationer og busterminaler var mangelfulde). Disse offentlige serviceudbud er derfor lokaliseret i nyere bydele – typisk uden for gang-afstand fra jernbanestation og busterminal – eller helt ude i byernes udkant. Kortene figur 1-4 viser alt i alt et meget spredt lokaliseringsmønster.

I alle de undersøgte byer er der eksempler på at lokaliseringen af offentlig service er sket som led i *en samlet planlægning af disse bydele*, og dermed hensigtsmæssigt i forhold til lokale brugere (f.eks. skolebørn) og i forhold til biltilgængelighed og parkering.

I alle byerne er der også eksempler på at kommunerne først har lokaliseret offentlig service i ny bydele, når de var mer eller mindre udbygget, og så har måttet nøjes med en af de *grunde der tilfældigt har været ledige*. Der er endda eksempler på at kommunen har opkøbt jorden og videresolgt den til byggegrunde uden at planlægge skolelokaliseringen før der næsten ingen valgmuligheder var tilbage. I de sidste tilfælde er resultatet blevet nogle steder blevet lange skoleveje, der endda kan krydse stærkt befærdede gader.

Oftest har institutionerne i nyere bydele god tilgængelighed for biler og tilstrækkelige parkeringsmuligheder (her udgør dog f.eks. sygehuset i Hillerød en undtagelse), *men betjenes kun af nogle få busruter*. Det er især et problem for de mange og ofte arealkrævende institutioner, der også betjener byeres oplande, hvor cykling ikke er en accepteret mulighed. Til de institutioner der uddanner byernes og oplandenes 16-20-årige er der dog i alle fire byer etableret ekstrabusser fra busterminalerne ved mødetiderne. Denne ”løsning” tilfredsstiller dog åbenbart ikke alle brugerne, for det er blevet et stort problem – som nogle af undersøgelsens interviewpersoner dog ikke havde opfattet eller ikke erkendte som et problem – at når eleverne har taget kørekort, køber de ofte en brugt bil og kører individuelt til skolen, helt i modstrid med landets energipolitik. Dette kunne ikke forudses da disse institutioner blev placeret, men det må anbefales i fremtiden at være opmærksom på en så god kollektiv trafikbetjening som muligt af sådanne offentlige serviceudbud.

Kommuneskolerne har en række særlige lokaliseringsproblemer foruden de ovennævnte. Med en enkelt undtagelse i Køge er 1800-tallets kommuneskoler i bykerne nedlagt (nedrevet eller konverteret til andre anvendelser), dels fordi børnetallene blev stærkt reduceret her, dels fordi bygningerne var utidssvarende og meget vanskelige at forsyne med sportspladser. Langt størstedelen af de nu anvendte skoler er bygget i perioden 1952-1976. I nogle byer er det tilstræbt at *afbalancere elevernes sociale fordeling* ved at lade etagehus- og parcelhusområder indgå i samme skoledistrikt. Det hensigtsmæssige heri er blevet understreget ved indvandringen, idet det på denne måde undertiden kan undgås at nogle skoler får overvægt af tosprogede elever. Men det forudsætter en samlet planlægning af store bydele.

Et andet problem, der ikke kunne forudses da skolerne blev lokaliseret, er at *mange forældre er begyndt at køre deres (mindre) børn i skole i bil*, hvilket har skabt kaotiske og næsten uløselige trafikproblemer foran mange skoler, især om morgenen. En undersøgelse i Køge tyder på at det især er børn med lange skoleveje, der køres i bil. Når ny skoler opføres, må disse problemer selvsagt søges undgået.

I den udstrækning, lokaliseringen af de offentlige serviceudbud har været led i en samlet byplanlægning, har forskellige planlægningsopfattelser gjort sig gældende. I 1960'erne og 70'erne, hvor den store vækst i offentlig service foregik, blev det åbenlyst at der ikke var plads i bykernerne til al denne ekspansion, og - da antallet af privatbiler samtidig steg stærkt - at bykernernes gadenet ikke kunne rumme den biltrafik servicefunktionerne skabte. Det blev så - først i "Principskitse til en egnsplan for byudviklingen indtil 1980 i København, Frederiksborg og Roskilde amter" fra 1960 - foreslået at koncentrere nylokaliseringerne af såvel offentlig service som andre store byfunktioner i *aflastningscentre*, der kunne betjenes godt med både kollektiv og privat trafik.

I *Herning* er der en koncentration af gymnasium, erhvervsskoler, det gamle stadion og centralbiblioteket nord-nordøst for bykernen. Den er opstået gradvis i efterkrigstiden, bl.a. betinget af brug af den nu nedlagte Nørregade kommuneskoles sportsplads. Det har utvivlsomt været hensigten at udflytte institutionerne til de ledige arealer, der lå tættest muligt ved bykernen, men bortset fra bibliotekslokaliseringen synes der ikke at have ligget nogen klar centertankegang bag. Imidlertid udgør Birk Centerpark en anden koncentration af offentlig service, udbygget mer eller mindre i samme periode, men i overvejende på erhvervslivets initiativ og følgende kommuneplanernes koncept om en øst-vestlig båndby. Den betjenes nu af et trinbræt på jernbanen fra Århus - den retning, de fleste udenbys servicebrugere kommer fra. Begge koncentrationer rummer også kollegie- og ungdomsboliger.

I *Hillerød* er der en lille skolekoncentration øst for stationen, hvor der - måske betinget af stationens noget yderlige lokalisering - var ledige arealer selv ret sent. Størstedelen af sports- og uddannelsesinstitutionerne samt det kommende rådhus er imidlertid lokaliseret i en sydlig kile. Der er her faktisk fler institutioner end vist på kortet, idet f.eks. de ikke-undersøgte voksen- og arbejdsmarkedsuddannelser også er lokaliseret her. Denne kile var i efterkrigstiden p.gr.a. sin sumpede jordbund den eneste frie vækstretning i denne skovomkransede by og blev planlagt til institutioner og sportsanlæg. Jordbunden har kun for en enkelt institution voldt alvorlige problemer.

I *Køge* blev området omkring Ølby station i planlægningen udpeget til aflastningscenter i den nordlige ende af en "båndby". Med jernbaner fra både København og Roskilde er det ret godt betjent med kollektiv trafik. Med et lokalt center ved stationen og sygehus i no-

get større afstand og erhvervsskoler endnu længere væk, i et regionalt storcenter der ikke blev til noget, har centret imidlertid i dag en noget diffus karakter med betydelige interne afstande.

I *Randers* blev der planlagt et aflastningscenter i byens sydlige udkant, ved Paderup. Med nogle få uddannelsesinstitutioner, et stort butikscener og store interne afstande har det ikke fået nogen effektiv kollektiv trafikbetjening. Som diskussionen om rådhuset viste, er det også handicappet mht service der skulle dække hele byen, da de største bydele ligger nord for den hårdt belastede *Randers Bro*.

Tankegangen om aflastningscentre trådte i baggrunden, da *planlægningen fra 1990erne lagde hovedvægten på revitaliseringen af bykerne*, med fortrinsret for boliger og små private servicevirksomheder, men i *Herning* og især *Hillerød* dog også med store detailhandelscentre og i *Randers* med en ny kommunal administrationsbygning. Hvor større tidligere arealbrugere i bykerne er forsvundet – f.eks. industri i *Hillerød* og *Randers*, men der kan også være tale om gamle havnearealer og rangerterræner – har dette til en vis grad kunnet lade sig gøre.

Men *det er urealistisk at alle offentlige servicefunktioner skulle kunne indpasses i bykerne*, med mindre disse bygges helt om med meget højere bebyggelsesprocenter end i dag. Problemet står derfor tilbage med at få disse funktioner kollektivt trafikbetjent på en måde som brugerne finder tilfredsstillende og faktisk anvender. Det vil sige at de regionale busruter i større omfang end nu må føres forbi servicefunktionerne, så at omstigninger på jernbanestation og busterminal undgås. Med den nuværende fokus på bykerne synes hele dette problem i øjeblikket lidt glemt, men det fører kun til at privatbilen overtager betjeningen af disse servicefunktioner.

Af denne undersøgelse fremgår endnu en lokaliseringsfaktor, der meget ofte har været afgørende, nemlig muligheden for *genbrug af bygninger, hvorfra andre offentlige servicefunktioner flytter bort*. I de foregående kapitler er der endda eksempler på at en bygning i årenes løb har været brugt til både tre og fire forskellige offentlige servicefunktioner. Genbrug sker i mange tilfælde uden ejerskifte. Men i andre tilfælde mageskiftes eller sælges bygninger mellem offentlige myndigheder – statslige, amtslige eller kommunale – indbyrdes. Årsagen til denne præference kan være prisen eller en lettere søge- og salgsprocedure, men der kan også ved et tidligere salg være pålagt en klausul om først at tilbyde ejendommen til den tidligere ejer.

Et gennemgående træk ved lokaliseringen af den offentlige service er at *der ikke er taget meget hensyn til andet end dens optimale funktion og økonomi, isoleret betragtet*. Som nævnt i forbindelse med de kommuneskoler, der er kommet bagefter udbygningen af boligområder, har overvejelser om skoleveje ikke altid spillet nogen stor rolle. Servicebrugernes muligheder for at kombinere besøg ved den

offentlige service med andre ærinder har været taget i betragtning ved nogle rådhusbyggerier og kulturcentre, men er ved andre ignoreret – til trods for at dette hensyn for nogle slags offentlig service endda kunne forøge benyttelsen (f.eks. biblioteker). Som nævnt i forbindelse med aflastningscentre er det også forekommet at alt for store arealudlæg og dermed store indbyrdes afstande har spændt ben for at kombinere forskellige servicebesøg. Der var i 1960ernes og 70ernes planlægning opmærksomhed om fordelene ved samlokalisering af både offentlig og privat service (se f.eks. Institut for Center-Planlægning 1972). I dag synes der nærmest at være berøringsangst mellem de to sektorer. Det må i høj grad anbefales at lokaliseringen af offentlig service og godkendelsen af private serviceudbud og -centre gennemtænkes med hensyn til tværgående fordele.

Bilag 1: Litteratur

Dispositions- og kommuneplaner fra Herning, Hillerød, Køge og Randers

Baunegaard, K. (1998), Fra landbrugsorienteret industri- og oplandsby til pendler-, undervisnings- og centerby – træk af Hillerøds udvikling fra 1950erne til 1990erne. Manuskript. Hillerød: Nordsjællands Folkemuseum.

Bendixsen, M. (1985), Det skete altså sammen på fattiggårdens mark. Centralsygehuset i Herning 1910-1985. Herning: Kontaktudvalget for Centralsygehuset.

Brochmanns Skole, (1983), Fra Borgerskole til Brochmanns Skole: Et jubilæumsskrift. Køge.

Byplanprisen 2002. Byplan, 2/2002, 138-139.

Bækgaard, R. (1957), Herning Rutebilstation. Stads- og Havneingeniøren, 48, 5, 49-54.

Christaller, W. (1933), Die zentralen Orte in Süddeutschland. Jena: Gustav Fischer.

Christensen, A. (1940), Randers kommunale skolevæsen gennem 25 år 1913-1938. Randers.

Egnsplansekretariatet for Storkøbenhavn (1960), Principskitse for en egnsplan for byudviklingen indtil 1980 i København, Roskilde og Frederiksborg amter. København.

Frandsen, A.L. (1995), Biblioteket i Herning. Herning Centralbibliotek 1970-1995. Herning Centralbibliotek.

Frandsen, A.L. & Sejerkilde, H. (2004), Op' i æ Herninghal og ud' i æ Herning-haller. Historisk Forening for Herning Kommune.

Garreau, J. (1991), Edge City. New York: Doubleday.

Gerstrøm, O. (1976), Herning aflastningsgade. Byplan, 5, 155-159.

Groth, N.B. & Smidt-Jensen, S. (2005), Erhvervsklynger i den fysiske planlægning. Tre eksempelstudier Randers-Herning-Nakskov. Frederiksborg: Skov og Landskab, Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole.

Hermansen, V., Matthiessen, H., Uhrskov, A. & Pedersen, P. (1925), Hillerød By. København: Gyldendal/ Frederiksborg Amts Historiske Samfund.

Hyldgaard, I.M., Jensen, T.K., Sørensen, H.S., Smidt-Jensen, J. & Kirk, P. (1992), Randers fra handelsplads til storkommune 1000-1975. Randers Amts historiske Samfund, Kulturhistorisk Museum Randers & Randers Lokalhistoriske Arkiv.

- Institut for Center-Planlægning (1972), Serviceforsyning – planlægning af centre og servicefunktioner. Gentofte.
- Iversen, B. (? 2005), Manuskript uden titel. Herning: TEKO.
- Jensen, S.K. (2003), Borgerskole og betalingskole – de to kommunale grundskoletilbud i Køge fra 1859 til ca. 1905. 47-64 i Køge Museum 2002.
- Kappel, T. (2004), Ny banegård med center i Herning. Jernbanehistorisk Årbog, 58-64.
- Køge kommune (2005), Skolevejsanalyse 2005.
- Larkham, P.J. (2000), Institutions and Urban Form: The Example of Universities. *Urban Morphology*, 4, 2, 63-77.
- Lind, O. (1997), Kunsten i virkeligheden. Otte historier om Birk-området ved Herning. Midtjyds Skole- og Kulturfond.
- LL-gruppen (2005), Herning. Skanderborg.
- Mérenne-Schoumaker, B. (2003), Géographie des services et des commerces. Presses Universitaires de Rennes.
- Ott, S. (1985), Byens udvikling og planlægning. 301-346 i Køge kommune: Køge bys historie 1288-1988, II.
- Pedersen, O. (1995), Torvet i Herning. Historisk Forening for Herning Kommune.
- Pedersen, O. (2000), Fra hedeskole til moderne skolevæsen, historien om Herning skolevæsen 1734-1970. Historisk Forening for Herning Kommune.
- Pinch, S. (1985), *Cities and Services: The Geography of Collective Consumption*. London: Routledge & Kegan Paul.
- Sejerkilde, H.H. (1999), Vokseværk, en billedrejse gennem Herning 1950-2000. Historisk Forening for Herning Kommune.
- Teknikerudvalget vedr. Køgebugtbanens indføring i Køge kommune (1976), Køgebugtbanens indføring til Køge station. Køge kommune.
- Thomsen, V. Fischer, Pedersen, E.K. & Rasmussen, P. (1976), Byforbedring i Hillerød. *Byplan*, 6, 165-169.
- Udvalget vedr. placering af en ny administrationsbygning for den fremtidige Køge kommune (1969), Beretning. Køge kommune.
- Uhrskov, A. (1948), Bystyre og byliv. 108-193 i A.Uhrskov (red), *Hillerødbogen*. Hillerød Byråd.
- Yde, J.P. (2001), Herning Tekniske Skole retrospektivt. 15-20 i Herning Tekniske Skole 125 år. Herning Tekniske Skole.

Bilag 2: Liste over interviewede personer

Herning

Vejchef Klaus Bach Andersen, Teknisk forvaltning
Arkitekt Mette Berggreen, Økonomi- og planlægningsforvaltningen
Ingeniør E. Blyning, Teknisk forvaltning
Byrådsmedlem Kurt Jørgensen
Rektor Carsten Lausten, Handels- og Ingeniørhøjskolen i Herning
Teknisk direktør Jørgen Marstrand
Arkitekt Elith Juul Møller
Skoledirektør Svend Nørgaard
Tidl. viceskoledirektør Ove Pedersen
Udviklingschef Keld Skovsgaard, TEKØ
Tidl. borgmester Hilmar Sølund

Hillerød

Arkitekt Bjørn Raagaard Andersen, Teknisk forvaltning
Tidl. konsulent og professor, arkitekt Vibeke Dalgas (tidl. Fischer Thom-
sen)
Tidl. borgmester Jens Jensen
Tidl. byplanchef Bjarne Jørgensen

Køge

Konsulent, tidl. ansat i Teknisk Forvaltning, arkitekt Inge Alstrup
Byarkivleder Birte Broch
Tidl. udvalgsformand Erling Larsen
Ingeniør Freddy Petersen, Teknisk forvaltning

Randers

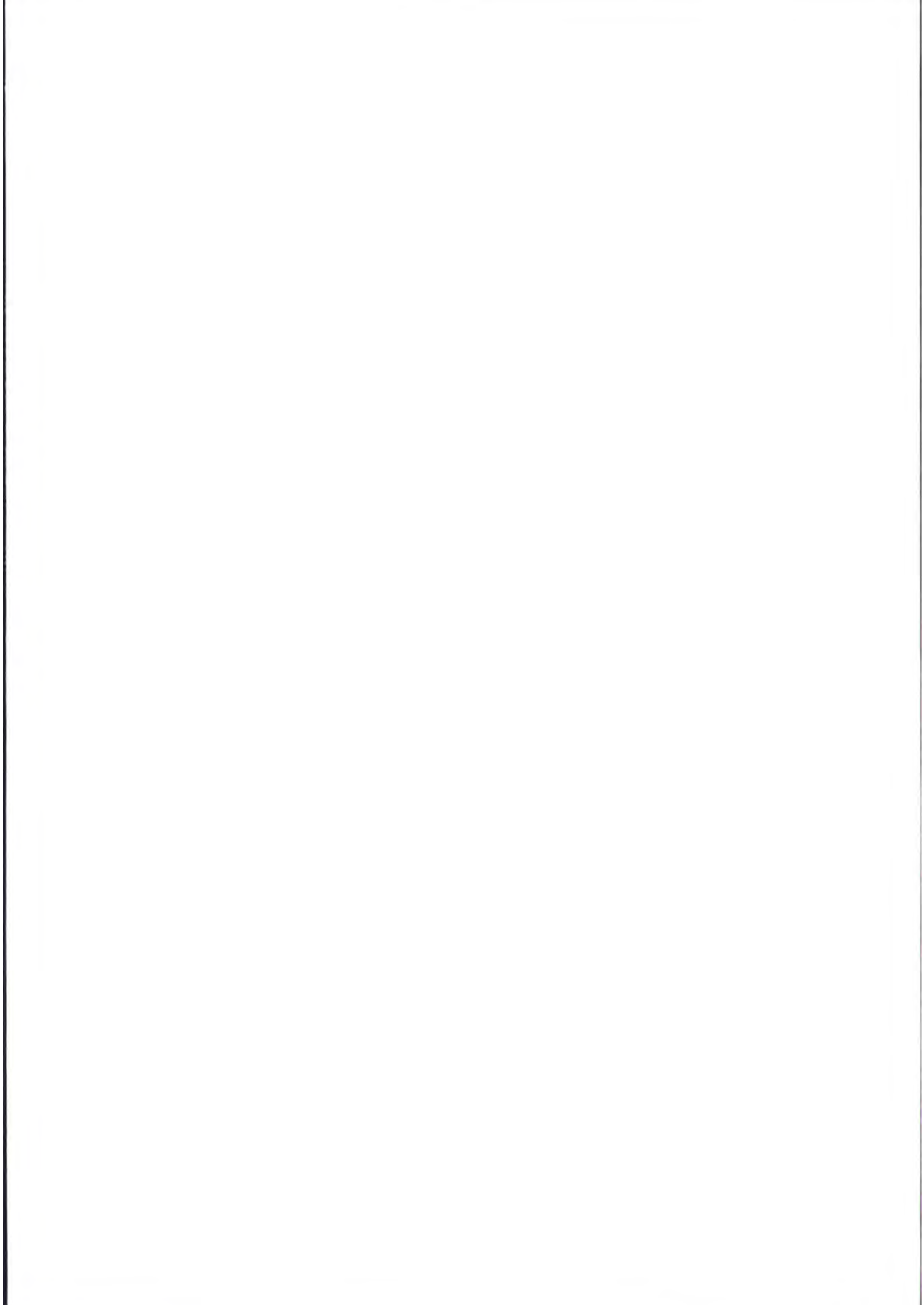
Tidl. udvalgsformand Rasmus Hviid
Tidl. byplanchef Jens Jørgensen
Byplanchef John Traasdahl Møller
Ingeniør Jonas Olesen, Teknisk forvaltning

Byplanhistoriske noter

55.
Hvordan skriver vi historie for den moderne by 1945-2000
21. Seminar sept. 2005, Carlsberg Akademi. 98 s.
PRIS: 75 kr.
54.
Egnsudvikling - egnsudviklingens historie i Danmark
Af: *Sven Illeris*. 2005. 42 s. PRIS: 50 kr.
52.
Regionplanlægning - bidrag til regionplanlægningens historie
Af: *Vilhelm Brage Michelsen, Karsten Bay Christensen og Ib Ferdinandsen*. 2004. 62 s.
PRIS: 50 kr.
51.
Centerplanlægning - Udvalgte byplanopgaver. Udført i konsulentfirmaet Institut for Center-planlægning i 1960'erne
Af: *Jesper Harvest*. 2004. 46 s.
PRIS: 100 kr.
48.
Mit Arkitektliv
Af *Kirsten Andersen*. 2003. 64 s.
PRIS: 50 kr.
47.
Da Danmark blev lavet om - Kommunalreform og nye planlove
Byplanhistorisk udvalgs 18. seminar, maj 2002
Red. *Elith Juul Møller* - 48 s.
46.
Om byplan i Grønland - mellem præstestyre og hjemmestyre.
Af *Poul Lyager*. 2002. - 82 s.
PRIS: 90 kr.
45.
Lem Præstegård i Vestsalling : Betragtninger over børnenes legevirkosomhed, udarbejdet i den regnfulde sommer 1987 af Max Sigumfeldt.
Red. *Edmund Hansen og Vibeke Dalgas*. 2001. - 22 s.
PRIS: 50 kr.
44.
Danske Stationsbyer i byplanlægningens århundrede
17. seminar maj 2001, Gammel Dok
Red. *Poul Sverrild, Jens Johansen, Vibeke Dalgas og Elith Juul Møller* - 87 s.
UDSOLGT
43.
ÆBÆ : Ældre byplanlæggere 1954-2000.
Red. *Kirsten Andersen*. 2001. - 131 s.
PRIS: 90 kr.
Omtale
42.
Byplanhistorisk status ved årtusindskiftet: Danske byers planlægning fra 1945-2000
Red. *Inge Alstrup, Lisa la Cour, Sven Allan Jensen og Kristian Larsen* -102 s.
PRIS: 50 kr.
41.
Fyn - regionen i midten: Regionplanlægningen fra Kommunalreformen til "Lov om planlægning".
15. seminar, 28.maj 1999.
Red. *Lisbet Wolters og Ole Winding*. 2001. - 66 s.
PRIS: 50 kr.
40.
Danmark under forvandling: De store planer og deres skæbne.
14. seminar, maj 1998.
Red. *Kirsten Andersen og Elith Juul Møller*. 1999. - 43 s.
PRIS: 50 kr.
39.
Fra gamle dage til nutidens begyndelse : Overfredningsnævnets arbejde i årene 1962-1976.
Af *Johan Garde*. 1998. - 53 s.
PRIS: 90 kr.
38.
Byplanuddannelsen i Danmark 1930 til 1997.
13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg.
Red. *Inge Alstrup og Lisa la Cour*. 1998. - 86 s.
PRIS: 50 kr.
37.
Arkitektskolernes byplanuddannelse 1930-1997.
13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg.
Red. *Ole Winding*. 1997. - 70 s.
PRIS: 50 kr.
36.
Strandhaven - et kolonihaveområde bliver til lav, tæt boligområde.
Af *Kirsten Andersen*. 1997. - 47 s.
PRIS: 50 kr.
35.
Hovedstadsregionen i historisk tilbageblik. 12. seminar, juni 1996. Red. *Elith Juul Møller*. 1997. - 24 s.
PRIS: 50 kr.
34.
Købstædernes byfornyelse. 11. seminar, 8. december 1995, Arkitektskolen i Aarhus. Red. *Lisbet Wolters og Ole Winding*. 1999. - 63 s.
PRIS: 50 kr.
33.
Ti år med en generalplanskitse 1958-1968. Af *Poul Lyager*. 1996. - 60 s.
PRIS: 90 kr.
32.
Hovedstadsrådet, 1. april 1974 - 31. december 1989 - erindringer 6 år efter.
Af *Hugo Marcussen*. 1996. - 27 s.
PRIS: 50 kr.
31.
Byfornyelse - fra gadegennembrud til integreret byfornyelse.
10. seminar, juni 1995.
Red. *Kirsten Andersen, Sven Allan Jensen og Lisa la Cour*. 1996. - 71 s.
PRIS: 90 kr.
30.
Det åbne land.
9. seminar 1994.
Red. *Kirsten Andersen og Elith Juul Møller*. 1995. - 61 s.
PRIS: 90 kr.
29.
Lidt om fredningsplanlægning og om nogle af de mennesker jeg mødte hen ad vejen.
Af *H.H. Holden Jensen*. 1994. - 64 s.
PRIS: 90 kr.
28.
Forstæderne - bydannelse og byplaner.
8. seminar, juni 1993.
Red. *Sven Allan Jensen og Poul Strømstad*. 1994. - 66 s.
PRIS: 90 kr.

27.
Byens offentlige rum.
7. seminar, juni 1992. *Red. Vibeke Dalgas og Poul Strømstad.* 1994.
- 84 s.
PRIS: 80 kr.
26.
Københavnske generalplantilløb 1932-1958. Af *Poul Lyager.* 1992.
- 63 s.
PRIS: 90 kr.
25.
Sommerhuset - fødsel og opvækst.
6. seminar, juni 1991.
Red. Elith Juul Møller og Poul Strømstad. 1992. - 60 s.
PRIS: 70 kr.
24.
Da miljøet kom til byen.
Af *Bent Flyvbjerg.* 1991. - 63 s.
PRIS: 90 kr.
23.
**Fra sommervilla til feriehytte - om århundredets og mellemkrigs-
tidens fritidsbebyggelse.**
Af *Nan Dahlkild.* 1991. - 62 s.
PRIS: 120 kr.
Udsolgt - kan lånes på biblioteket.
22.
Trafikken og byerne - udvikling og planlægning.
5. seminar, juni 1990.
Af *Edmund Hansen m.fl.* 1991. - 103 s.
PRIS: 70 kr.
21.
Fingerplanen - tilblivelsen, oplevet fra gulvet 1945-50.
Af *Sven Allan Jensen.* 1990. - 38 s.
PRIS: 50 kr.
20.
Københavns Kommune - humanitær byplanlægning 1940-70.
Af *Max Siegmundfeldt.* 1990. - 38 s.
PRIS: 60 kr.
19.
**Boligbyggeriet og boligområderne i by- og regionplanlægningen i
vort århundrede.**
4. seminar, juni 1989.
Af *Tim Knudsen m.fl.* 1990. - 86 s.
PRIS: 70 kr.
18.
Rødovre - træk af kommunens byplanhistorie.
Af *Niels Fosdal.* 1989. - 23 s.
PRIS: 40 kr.
17.
De første landsplanår 1959-64.
Af *Kirsten Andersen og Erik Kaufmann.* 1988. - 25 s.
PRIS: 40 kr.
16.
De store vækstår - fra ca. 1960 og videre frem.
Seminar, juni 1988.
Af *Sven Allan Jensen m.fl.* 1989. - 62 s.
PRIS: 50 kr.
15.
Industri kvarteret i Gladsaxe.
Af *Vagn Isaksen, Edmund Hansen og Ella Bredsdorff.* 1988. - 114 s.
PRIS: 60 kr.
14.
Notat om Storkøbenhavns planlægning.
30. maj 1960. 1988. - 38 s.
PRIS: 50 kr.
13.
Med de venligste hilsner fra Steen Eiler Rasmussen.
Red. Vibeke Dalgas. 1988. - 28 s.
PRIS: 40 kr.
12.
40'ernes og 50'ernes byplanhistorie
- indlæg mv. fra seminar, juni 1987.
Af *Edmund Hansen m.fl.* 1987. - 77 s.
PRIS: 50 kr.
11.
Værløse - en kommunes byplanhistorie 1944-74.
Af *Max Siegmundfeldt.* 1987. - 69 s.
PRIS: 50 kr.
10.
20'ernes og 30'ernes byplanhistorie
- indlæg fra seminar, juni 1986.
Af *Edmund Hansen, Lisbeth Balslev og Ole Thomassen.* 1987. - 41 s.
PRIS: 35 kr.
9.
Lærestalernes Fælles Byplankursus 1955-69.
Af *Kirsten Andersen.* 1986. - 45 s.
PRIS: 40 kr.
8.
**Bag kulisserne - Køge Bugt lovens politiske og administrative for-
spil.**
Af *Frank Bundgaard.* 1986. - 55 s.
PRIS: 45 kr.
7.
Planlægningens græsrodder.
Af *Carl Evald Hansen.* 1986. - 20 s.
UDSOLGT.
6.
**Byplanhistoriske erindringer fra midten af 40'erne til begyndelsen
af 50'erne.**
Af *Jesper Termansen.* 1986. - 47 s.
PRIS: 40 kr.
5.
Tilbageblik.
Af *Edmund Hansen.* 1985. - 43 s.
PRIS: 25 kr.
4.
Bidrag til naturfredningens historie.
Af *C. Blixencrone-Møller.* 1985. - 74 s.
PRIS: 35 kr.
3.
Athen-erklæringen.
Oversat og kommenteret af *Ernst Kristoffersen.* 1985. - 20 s.
PRIS: 20 kr.
2.
Havneby på Rømo.
Af *Jesper Termansen.* 1985. - 37 s.
PRIS: 30 kr.
1.
Udokumenterede optegnelser om et halvt århundredes levnedsløb.
Af *Flemming Teisen.* 1985. - 89 s. (genoptryk).
PRIS: 40 kr.

Byplanhistoriske Noter kan købes i Dansk Byplanlaboratorium.
Bestilling tlf. 33137281 eller www.byplanlab.dk/publikationer



ISBN: 87-87487-16-0
ISSN: 0900-3274