

Hvordan får vi styrket den sammenhængende planlægning ift. kollektiv trafik og knudepunkter?

Caroline Schousboe
Søren Bom

Aalborg Trafikdag 2026



1 mio
indbyggere



1/2 mio
arbejdspladser



70.000
virksomheder



Sammen om vækst

5 drivere

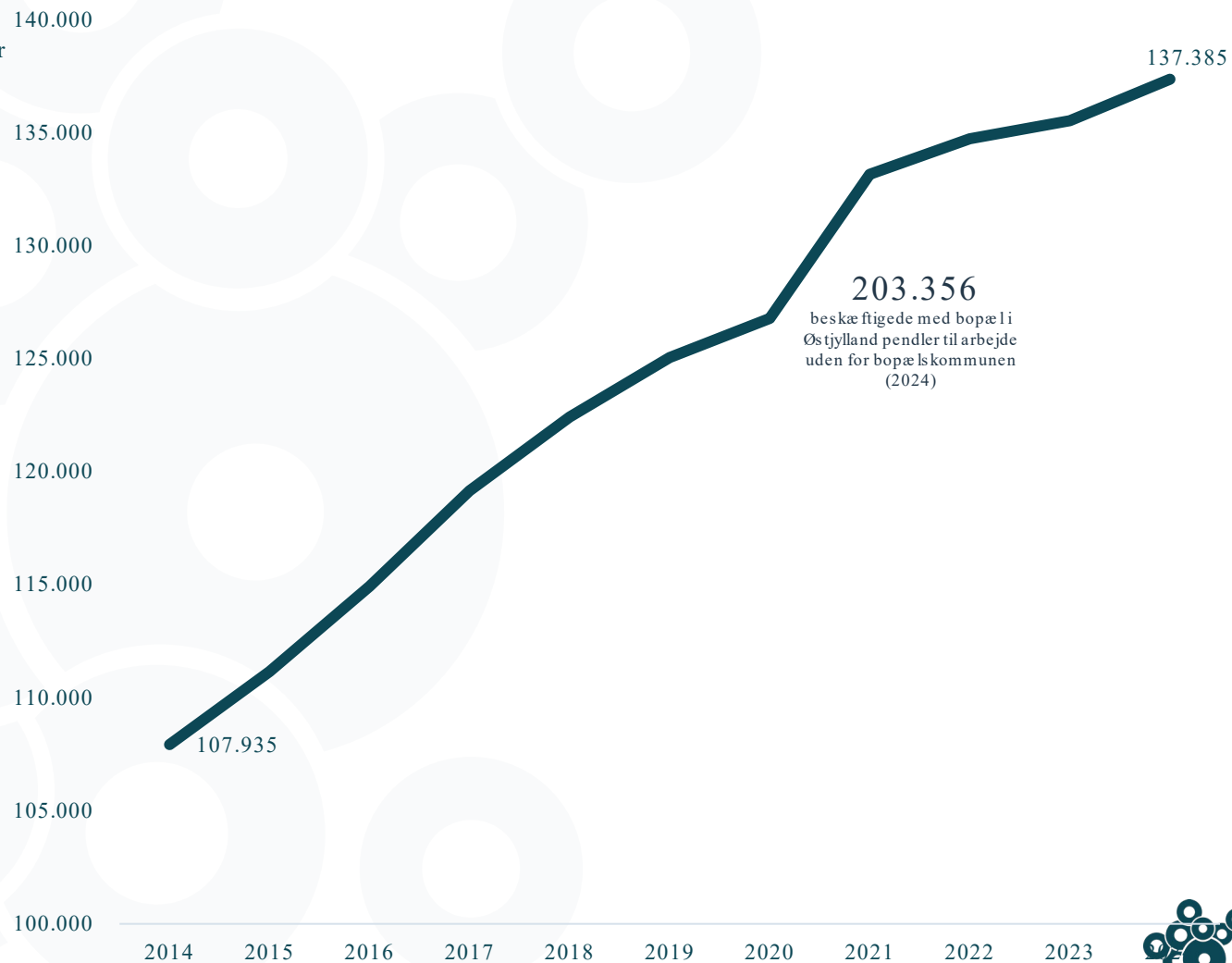
1. Mobilt arbejdsmarked
2. Kvalificeret arbejdskraft
3. Grøn energi
4. International investeringskraft
5. International tilgængelighed



Behov for at løfte mobiliteten
i Østjylland !

STIGENDE PENDLING ØGER PRESSET PÅ INFRASTRUKTUREN

På 10 år er antallet af pendlere, der pendler på tværs af kommunegrænserne i Østjylland, vokset med næsten 30.000 personer



203.356
beskæftigede med bopæl i
Østjylland pendler til arbejde
uden for bopælskommunen
(2024)

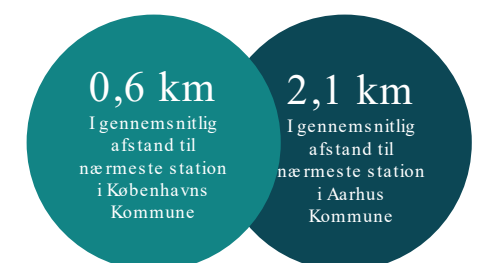
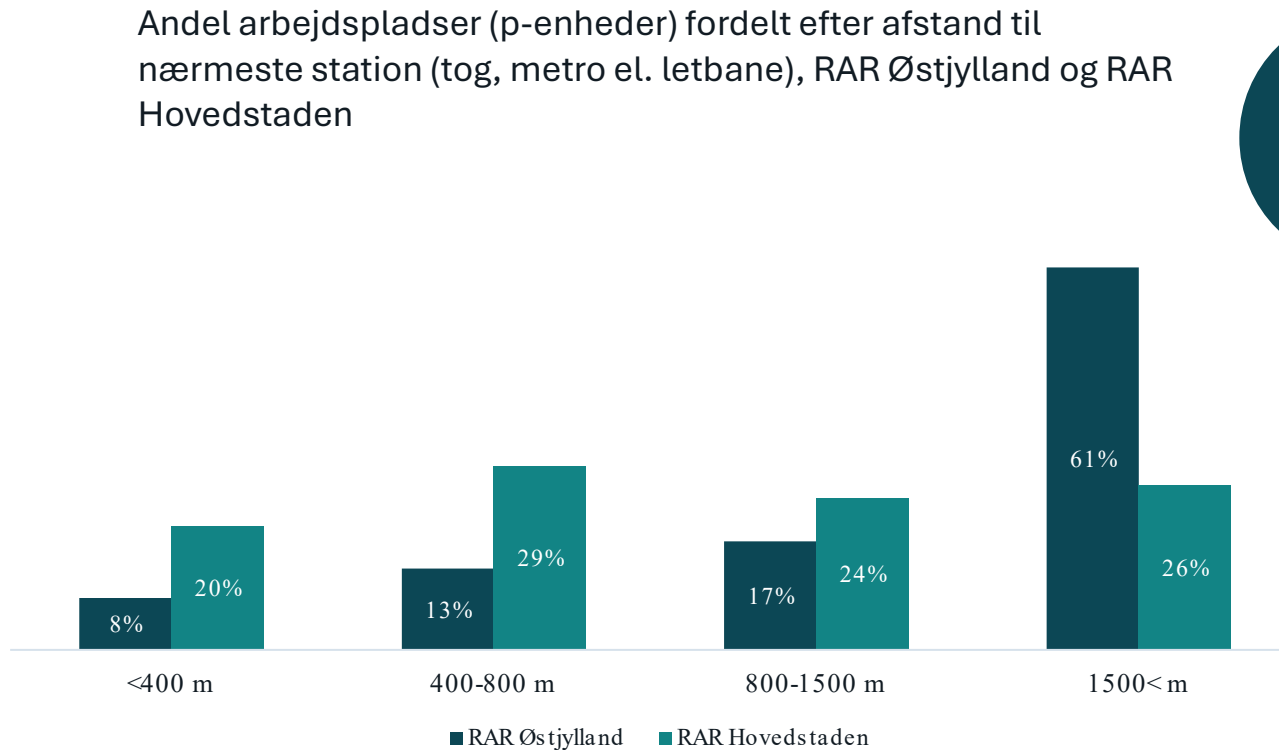
549.542
beskæftigede med
bopæl i Østjylland
(2024)
Hver fjerde
pendler til en
arbejdsplads i en anden
østjysk kommune end
de bor i.

Kilde: Danmarks Statistik, PEND100.

Note: Figuren angiver udviklingen i pendlere, som har bopæl i én af de østjyske kommuner og arbejdssted i en anden østjysk kommune fra 2014 til 2024.

INGEN REELLE ALTERNATIVER TIL VEJNETTET

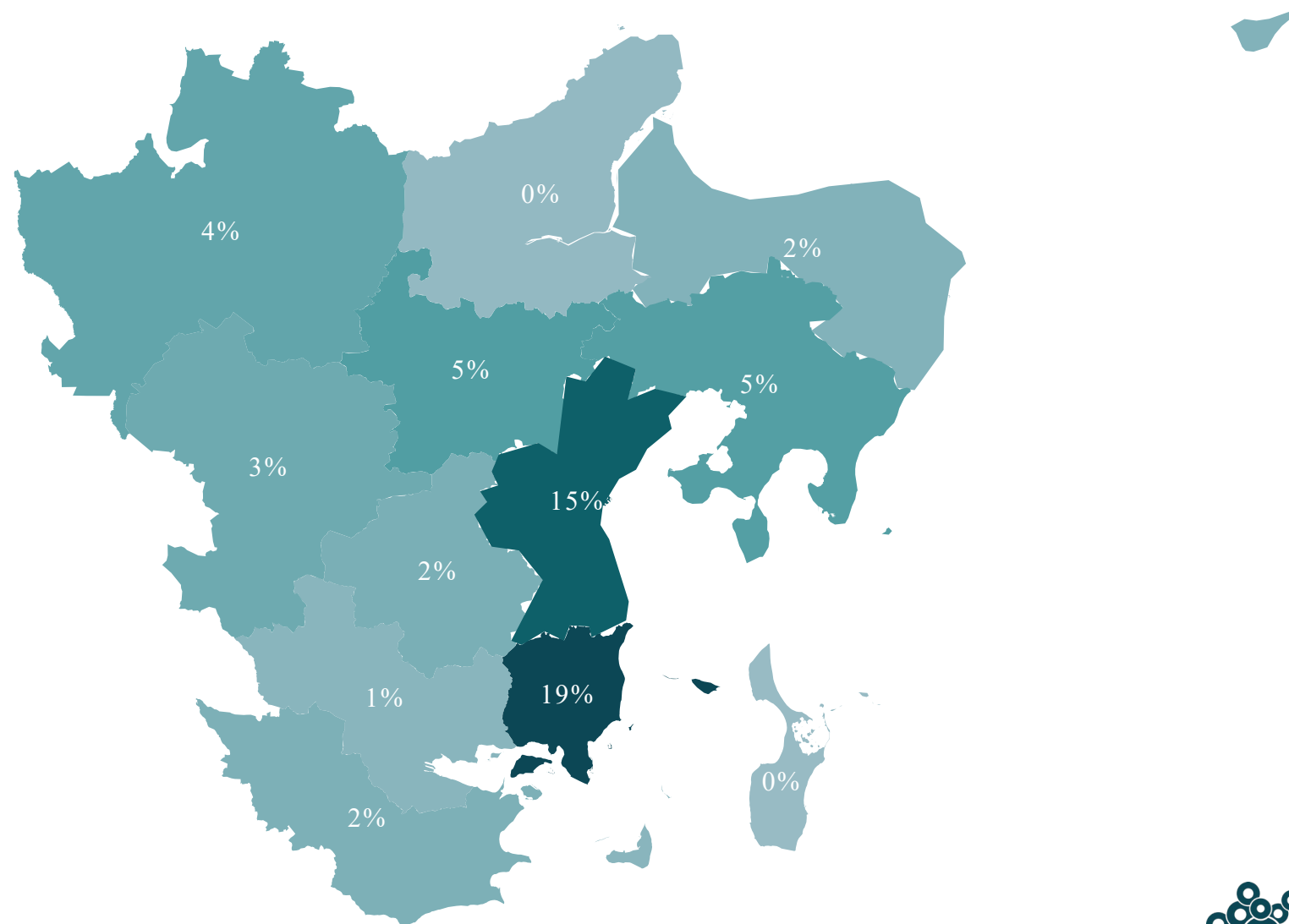
Andel arbejdspladser (p-enheder) fordelt efter afstand til nærmeste station (tog, metro el. letbane), RAR Østjylland og RAR Hovedstaden



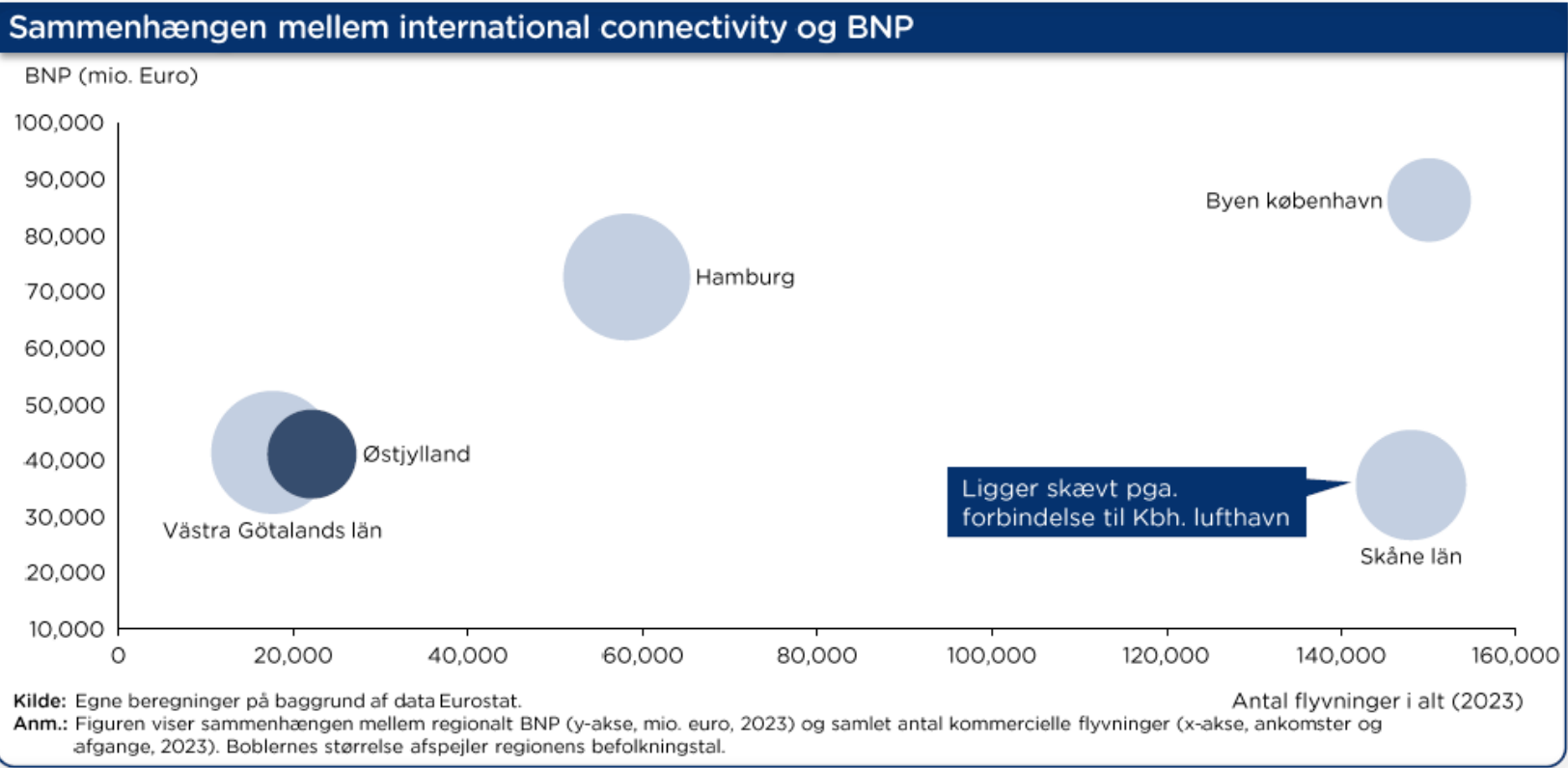
I BRAA ligger 21% af arbejdspladser under 800 meter fra nærmeste station. Til sammenligning er den tilsvarende andel i Hovedstaden næsten 50%. For hver femte arbejdsplads i RAR Hovedstaden er der mindre end 400 meter til den nærmeste station. I RAR Østjylland er det mindre end hver tiende.

400 meter
så kort afstand skal man bo fra en station, hvis det skal være realistisk at øge markedsandelen på kollektiv trafik (Transportvaneundersøgelsen)

STATIONSNÆRE ARBEJDSPLADSER (<400 m)



EKSTERNE FORBINDELSER: SAMMENHÆNG MELLEM ØKONOMISK STYRKE OG INTERNATIONAL FORBUNDETHED



Internationale lufthavnsforbindelser i Østjylland er markant svagere end på Sjælland og dele af Fyn



Kilde. Eurostat (2024) og Google Maps
Anm: Figuren viser antallet af internationale passagerflyafgange, der kan nås inden for fire timer fra kommunen, inkl. transporttid og 1,5 times friktionstid (adgangs- og ventetid).

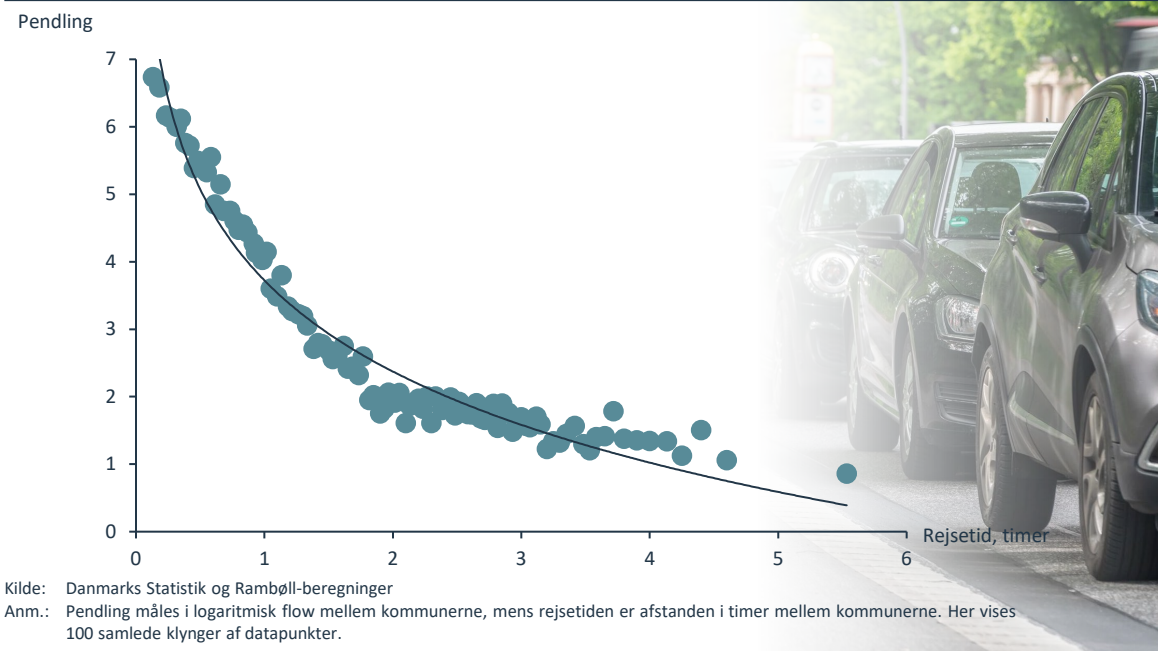
TIM fungerer som drivkraft for regional vækst ved at forøge arbejdsmarkedets fleksibilitet og skabe økonomisk aktivitet

Transportforbindelser skaber vækst gennem bedre samarbejde, vidensdeling og investeringer

Der er en **tydelig sammenhæng mellem transport, infrastruktur og mobilitet og økonomiske performance.**

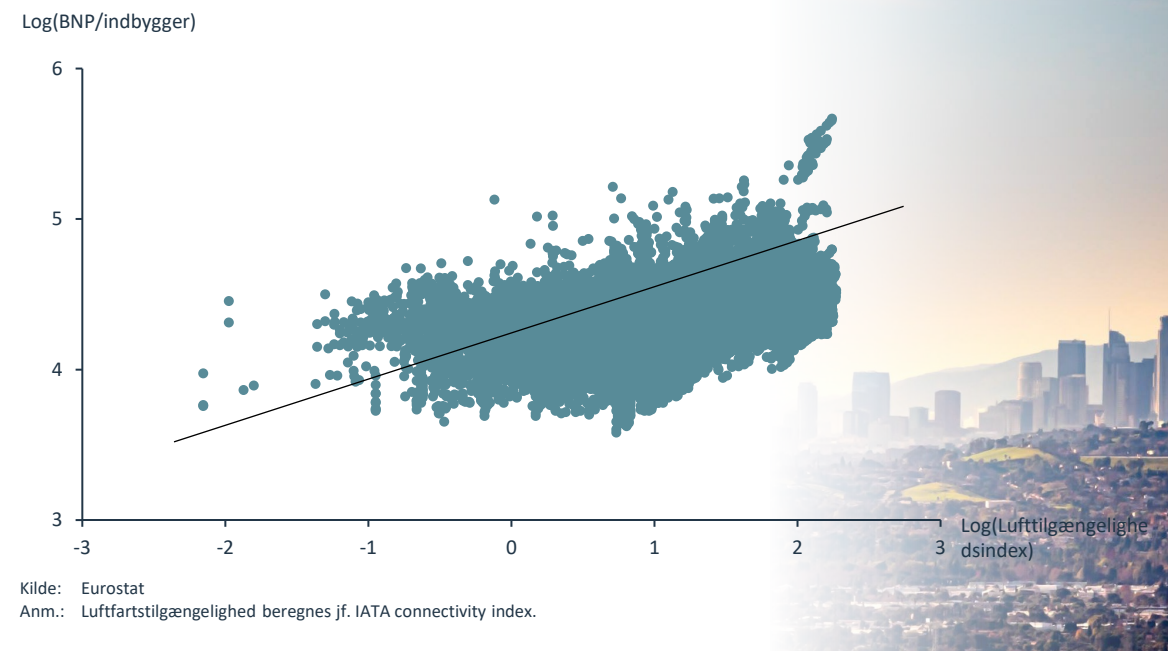
- Der ses sammenhæng mellem pendling og rejsetid – begrænset tilgængelighed kan hæmme arbejdsmarkedets dynamik.
- Højere tilgængelighed til internationale flyruter hænger tæt sammen med regional vækst.
- **En 10 % forbedring i luftfartstilgængeligheden i gennemsnit bidrager med omkring 0,5 % til BNP.** Det understreger, at tilgængelighed skaber aktivitet.

Større beskæftigelsespotentiale med kortere rejsetider



Note: *se bl.a. INTERVISTAS(2015) eller SEO(2023).

Sammenhæng mellem luftfartstilgængelighed og BNP



Mobilitet er afgørende for adgang til arbejdskraft og for regionens vækst

Intern mobilitet i Østjylland har betydning for økonomisk vækst - særligt med stor betydning for mobiliteten af arbejdskraft m.v.

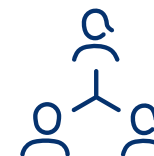
BRAA: offentlig transport og antal virksomheder

Beskæftigelsespotentiale

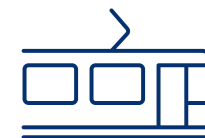


Kilde: Egne beregninger på baggrund af data fra Danmarks Statistik og Google Maps.

Anm.: Beskæftigelsespotentialet er indbyggere i alderen 15-64 år i en kommune plus antallet i samme alder, der kan komme til kommunen på 60 min med offentlig transport. Antal virksomheder i 2023.



I Business Region Aarhus ses en klar sammenhæng mellem kommuner med højt beskæftigelsespotentiale og et stort antal virksomheder.



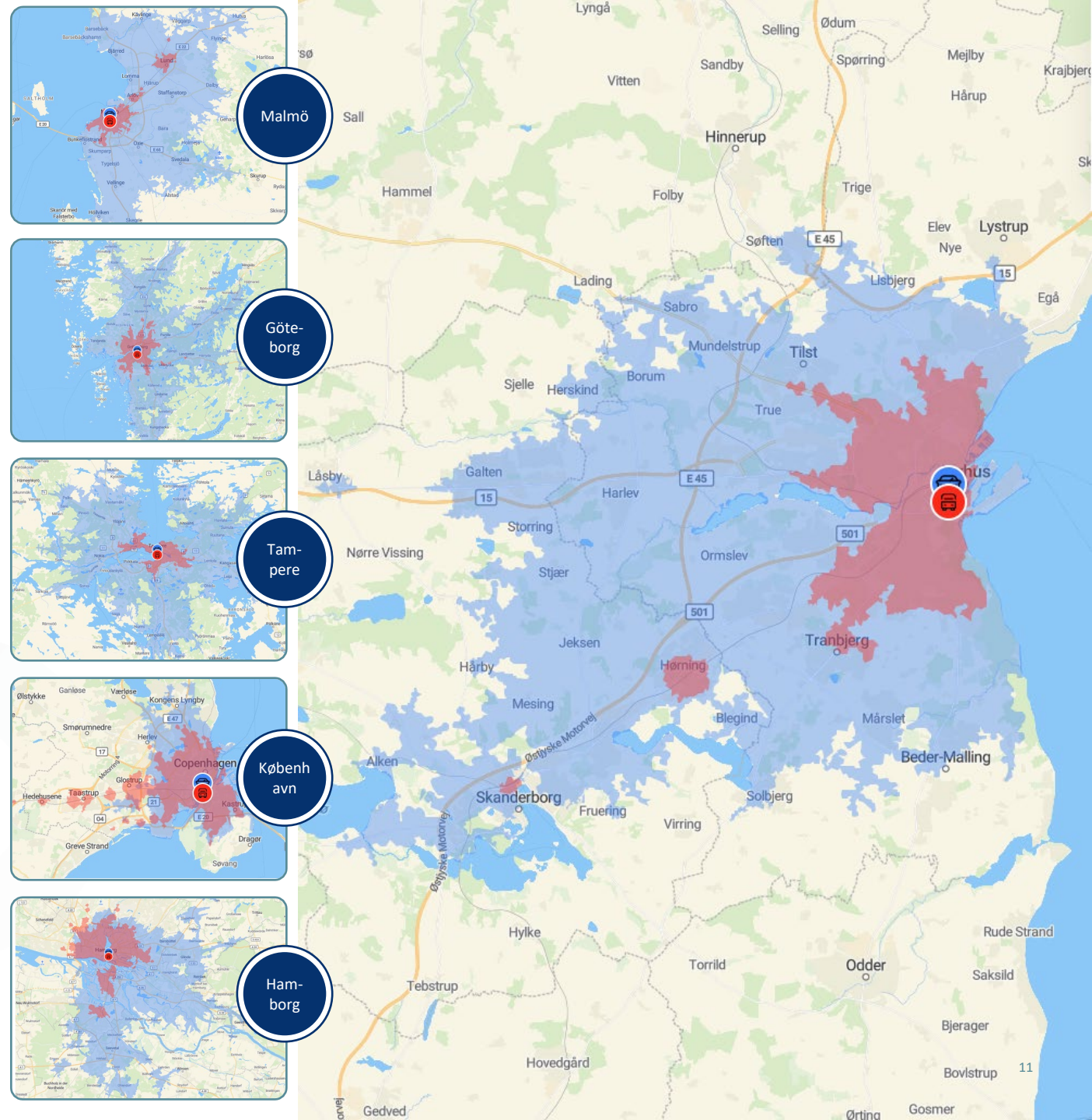
Interne transportforbindelser, er en central drivkraft for et samlet og konkurrencedygtigt arbejdsmarked i Østjylland.

Tilgængeligheden i Aarhus varierer markant mellem bil og kollektiv transport

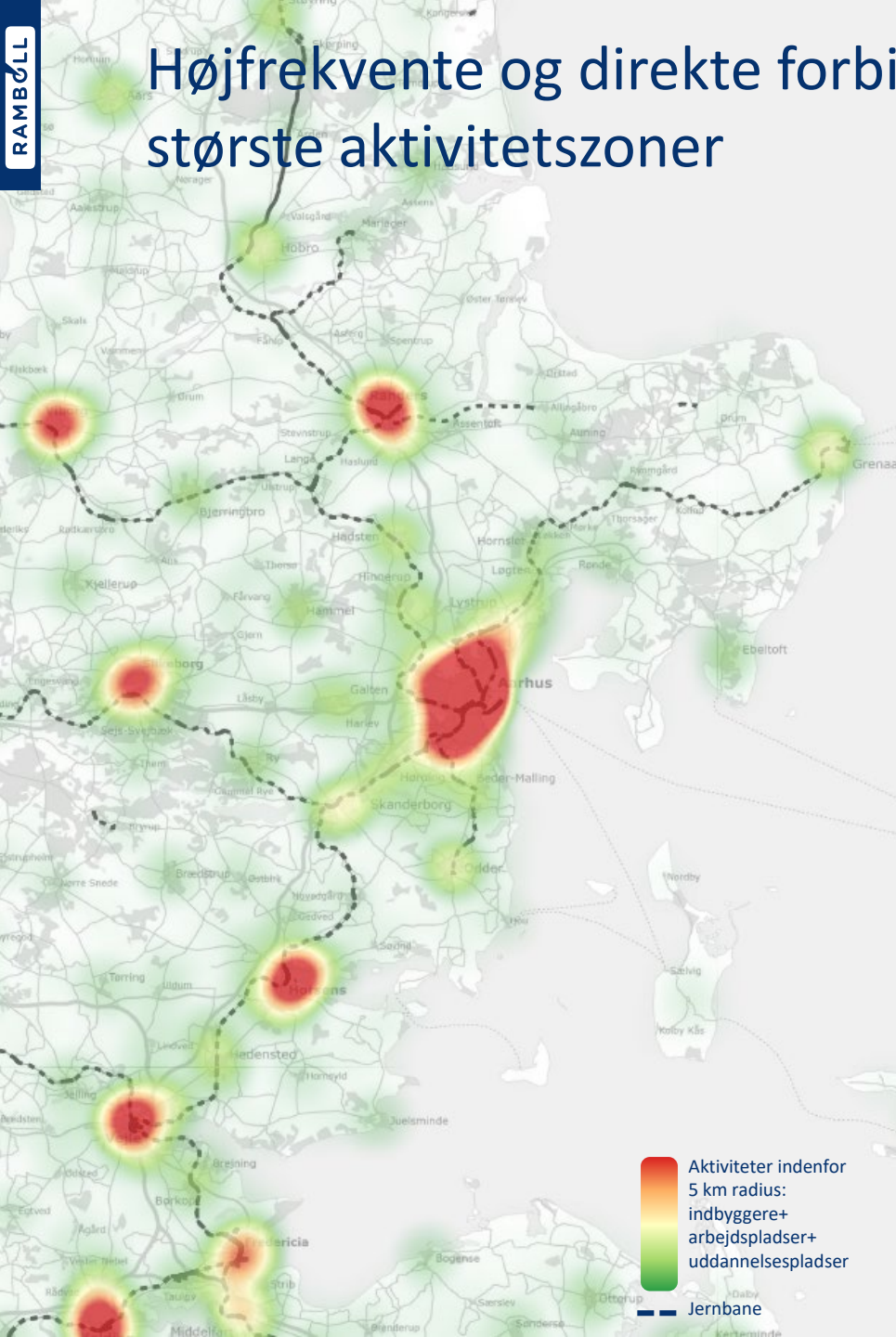
Forskelle i rækkevidde både geografisk og befolkningsmæssigt

- Biltransport giver en større geografisk rækkevidde end kollektiv transport i alle byer, fordi rejsetiderne er lavere og forbindelserne mere direkte¹.
- I Aarhus når man væsentligt længere på 30 min i bil end med kollektiv transport. Nærliggende byer som Hørning og Skanderborg ligger inden for den kollektive rækkevidde.
- Rækkevidden med offentlig transport i Kbh er markant større sammenlignet med Aarhus.

Note ¹ Kort og data er hentet fra [Traveltime](#)



Højfrekvente og direkte forbindelser kan understøtte samspillet mellem regionens største aktivitetszoner



Behov for stærke korridorer

- Aktivitetsniveauet i Østjylland koncentrerer sig i klare hotspots, der udover Aarhus er identificeret i Horsens, Odder, Skanderborg, Silkeborg, Randers, Viborg og Grenå
- Stærke korridorer er nødvendige fordi
 - Østjylland har flere store aktivitetszoner (byer + job + uddannelse).
 - Effektive forbindelser styrker arbejdsmarked, uddannelse og boligvalg.
 - Mangelfuld infrastruktur hæmmer vækst og mobilitet i regionen.

Udfordringsbilledet

Lav frekvens med offentlig transport

- Få afgange og uklare rejselider
- Helhedsrejseliden bliver for lang i forhold til bil.



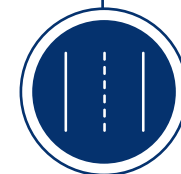
Ineffektiv offentlig transport

- Usammenhængende forbindelser
- Ikke-direkte og langsommelige togstrækninger



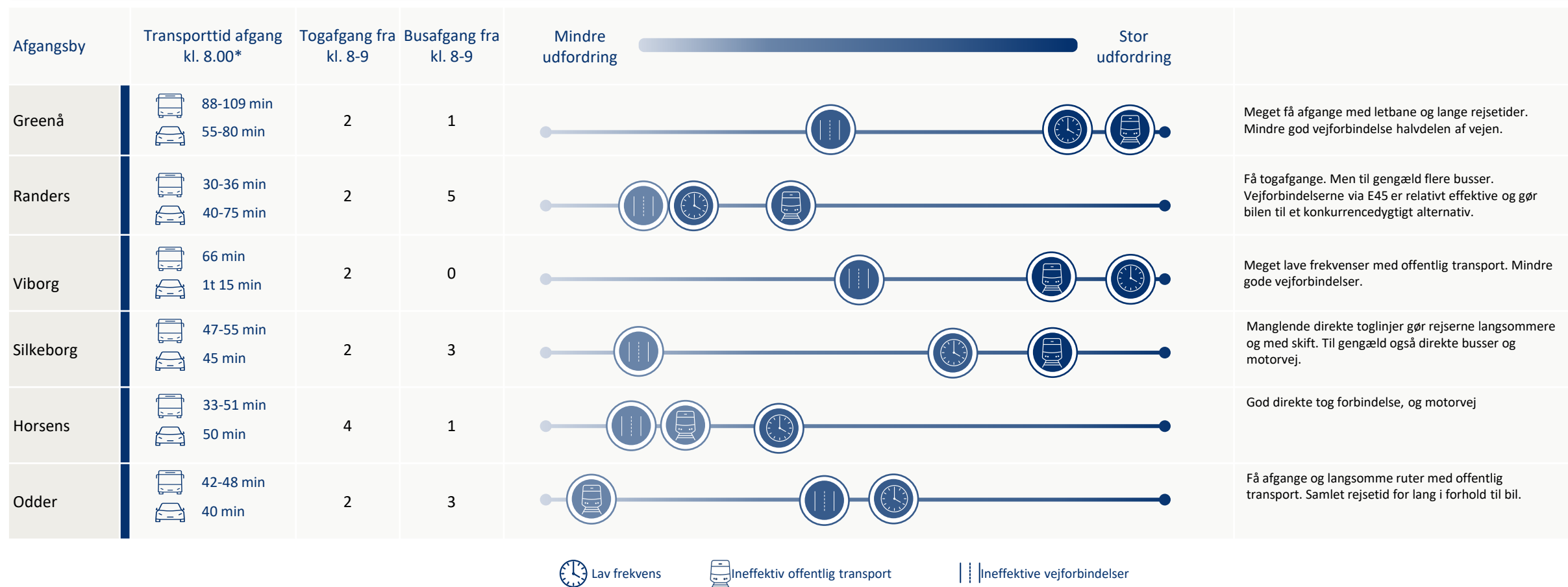
Ineffektive vejforbindelser

- Trængsel og flaskehalse i pendlingstiden.
- Dårlige forbindelse til og mellem nogle kommuner i regionen



Nuværende forbindelser præges af lav frekvens og langsomme ruter

Utilstrækkelig frekvens og ineffektive forbindelser begrænser mobiliteten mellem regionens største byer og Aarhus



Kilde: Google Maps og Midttrafik

Note: *Afgange og rejsetider er kl. 8.00 mandag morgen fra banegården i de respektive byer – både i bil og med offentlig transport.

Nuværende forbindelser præges af lav frekvens og langsomme ruter

Utilstrækkelig frekvens og ineffektive forbindelser begrænser mobiliteten mellem regionens største byer og Aarhus

Afgangsby	Transporttid afgang kl. 8.00*	Togafgang fra kl. 8-9	Busafgang fra kl. 8-9	Mindre udfordring  Stor udfordring	
Ebeltoft	 76-114 min  1 time	0	2		Meget få afgange med bus og lange rejsetider. Mindre god vejforbindelse halvdelen af vejen.
Hinnerup	 16-48 min  35 min	3	3		Vejene er præget af meget trængsel.
Sælvig**	 74-152 min  2 timer	0	0		Meget lave frekvenser med offentlig transport. Mindre gode vejforbindelser.
Skander-borg	 18-47 min  30 min	4	1		Fine togforbindelser. Vejene er præget af meget trængsel.
Hedensted	 44 min  55 min	2	1		Lav frekvens gør offentlig transport uattraktivt.



Lav frekvens



Ineffektiv offentlig transport



Ineffektive vejforbindelser

Kilde: Google Maps og Midttrafik

Note: *Afgange og rejsetider er kl. 8.00 mandag morgen fra banegården i de respektive byer – både i bil og med offentlig transport.

** I Sælvig dækker rejsetiden også over tiden med færge. Busafgangene er taget fra Hou.

Mobilitetsinitiativer der understøtter kvantespring

Leverance nr. 2

Opsamling | Investering i sammenhæng og tilgængelighed kan være drivkraft for regional vækst og øget konkurrenceevne



Intern Connectivity

- Intern mobilitet er afgørende for virksomhedernes adgang til arbejdskraft i Østjylland.
- Aarhus klarer sig udmærket sammenlignet med peer-byer, mens de ydre kommuner i BRAA er svagere forbundet, og der er trængsel i Aarhus i myldretiden, hvilket begrænser pendling og beskæftigelsespotentialer.
- Investeringer i kollektiv transport og infrastruktur kan styrke mobilitet og regional vækst.



Ekstern Connectivity

- Lav international tilgængelighed begrænser regionens erhvervsmæssige rækkevidde.
- Bedre forbindelser til København og Hamborg kan styrke opkobling og tiltrække investeringer.
- Kollektiv adgang til lufthavne reducerer rejsetid og forbedrer den internationale tilkobling.

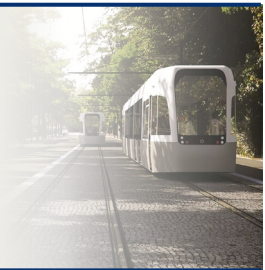
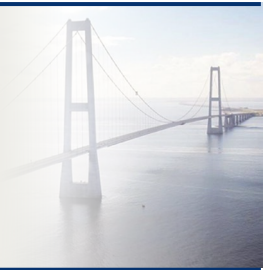


Godstransport

- Effektiv logistik og transport understøtter jobskabelse og erhvervsudvikling, med Aarhus Havn som central hub.
- Udvidelse og optimeringer af gods- og havneinfrastruktur øger kapacitet, reducerer omkostninger og styrker konkurrenceevnen.
- Investeringer i godstransport forbedrer mobilitet i BRAA og gør regionen mere attraktiv for virksomheder.

Rambøll har udarbejdet initiativer inden for de centrale mobilitetsperspektiver for at afdække alle sider af vigtig mobilitet

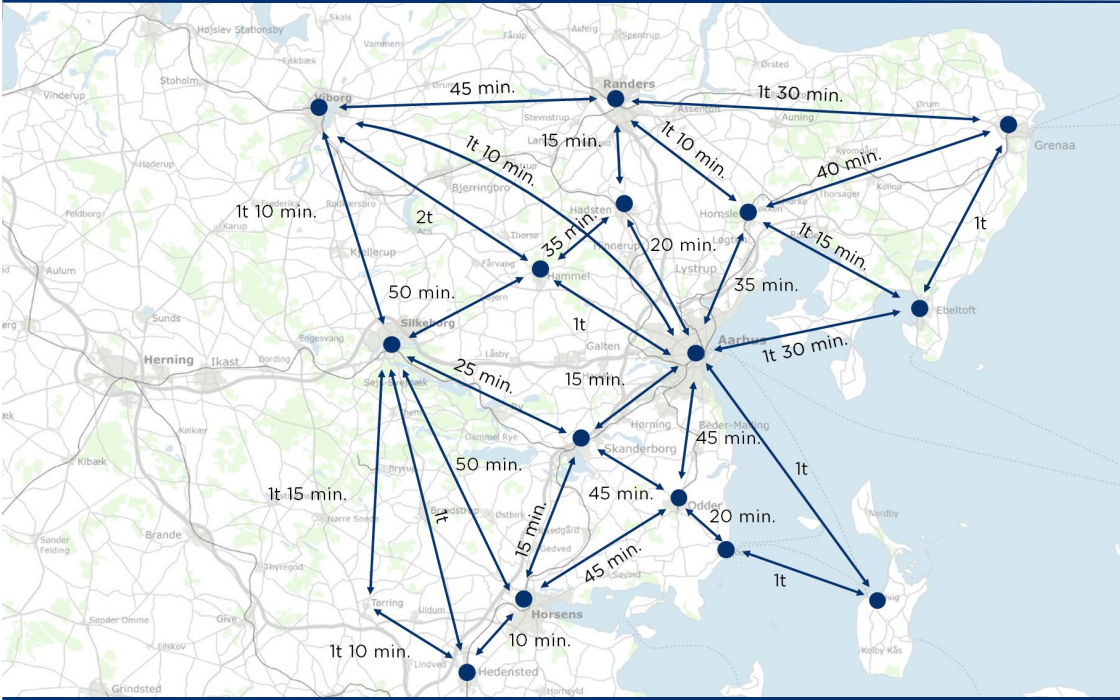
Oplæg til initiativer

Intern Connectivity	Styrk forbindelserne til nationale og internationale vækstområder for at gøre Østjylland mere attraktiv for erhvervsliv og investeringer.	• 30 min-plan for Østjylland (Primært jernbane, letbane & superbuss) • Løft af Aarhus by 
Ekstern Connectivity	Forbedr forbindelserne mellem kommuner og byområder for at sikre mobil arbejdskraft og styrke regionale bosætnings- og erhvervsmuligheder.	• Hurtigtog til Hamborg • Højhastighedsforbindelse til Billund lufthavn • Kattegatforbindelse 
Godstransport	Udbyg effektiv infrastruktur og logistikløsninger som grundlag for erhvervsudvikling og regional vækst.	• Kapacitetsudvidelse af Aarhus havn • Nærliggende logistikcenter og styrkelse af intermodalitet • Strategisk samarbejde mellem Aarhus Havn og Grenaa Havn 

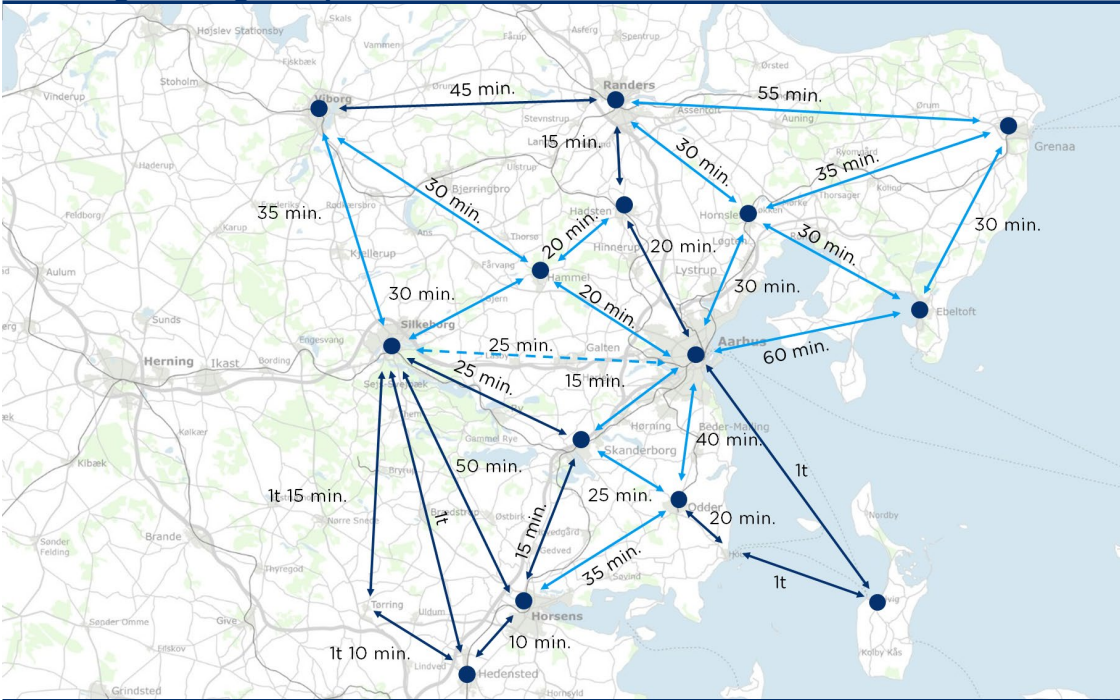
30 min-plan | Maksimum 30 minutter mellem kommunernes største byer kan løfte hele business regionen

- 30 min-planen kortlægger centrale byer i Østjylland med en ambition om at der maksimalt må være 30 min transporttid imellem.
- Ved at koble byer, erhvervshubs og arbejdskraft i et samlet netværk kan Østjylland realisere sit potentiale som Danmarks mest integrerede og konkurrencedygtige vækstregion.

Nuværende forbindelser med offentlig transport



Fremtidig offentlig transport med initiativer



Hvorfor er det svært ?

Svært at få folk på arbejde – ikke stationsnære arbejdspladser

På tværs af Kommunegrænser. Kræver enighed på tværs af geografi og partier

Vest for bæltet falder kronerne ikke så let

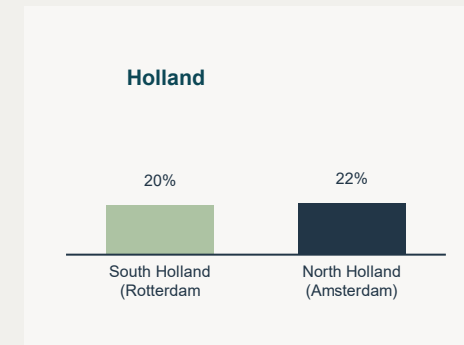
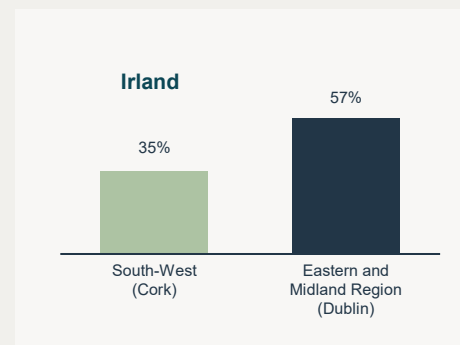
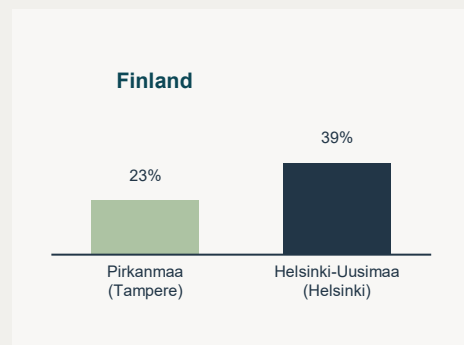
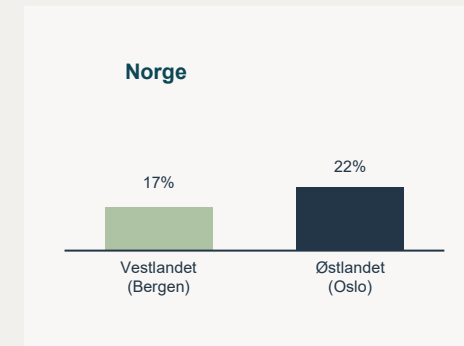
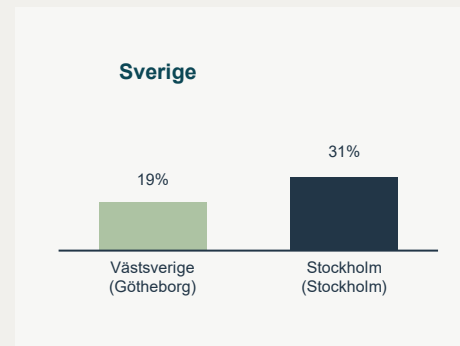
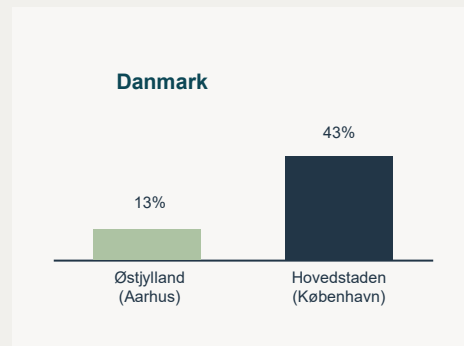
Trafikmodellerne

Fordomme i Københavner boblen

Svært at drømme stort

Der er noget galt i Danmark

Sammenlignet med vores nabolande, har Danmark den største relative forskel i BNP-andel mellem hovedstadsområdet og second-tier området.



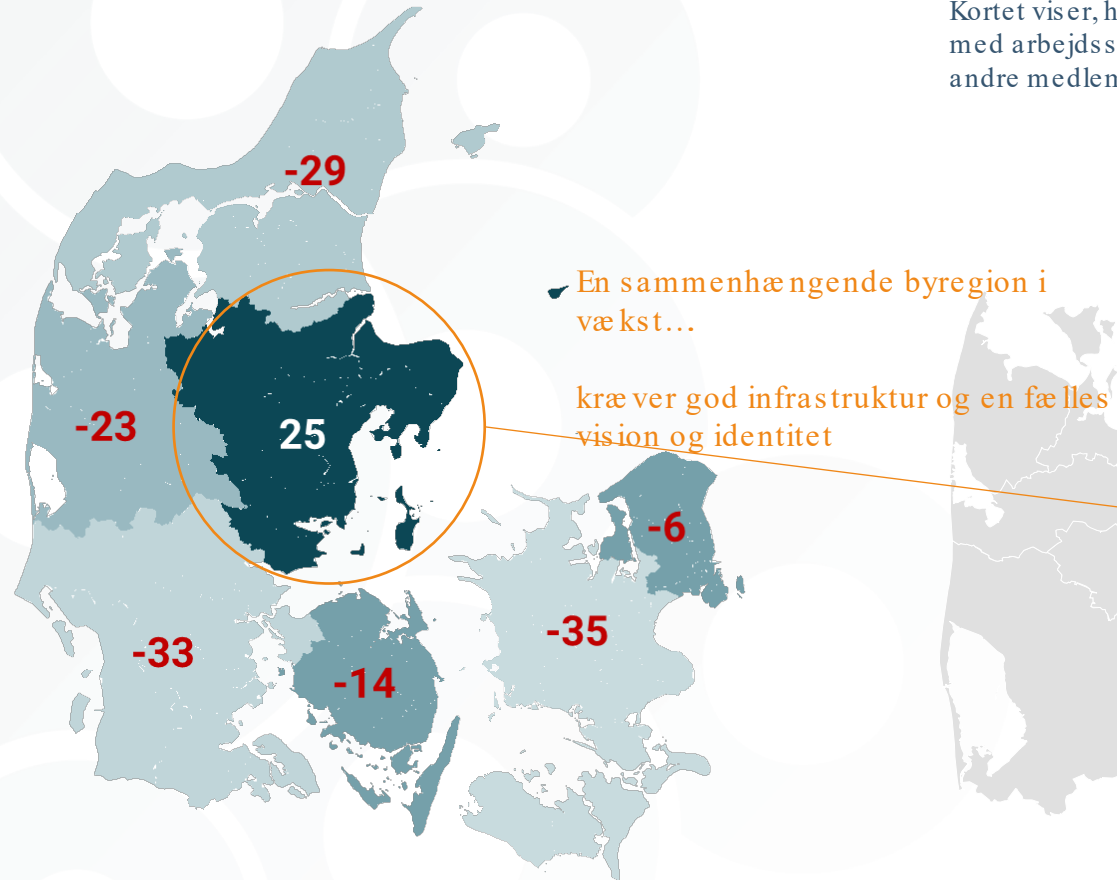
BNP er opgjort på NUTS-2 niveau for områderne med landets hovedstad og næststørste by, undtagen Danmark hvor det også er opgjort for BRAA (NUTS-3). Data for BNP i Norge er fra 2022.
Kilde: Eurostat (2025), Danmark Statistik (2025), Statistisk Sentralbyrå (2025)



**BUSINESS
REGION
AARHUS**

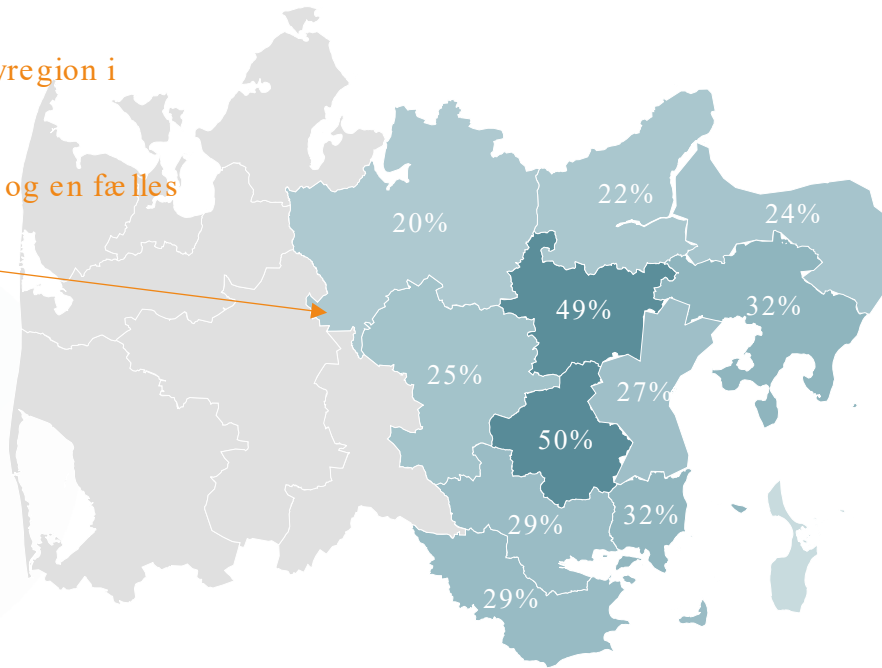
INVESTER RETTIDIGT

FORVENTET VÆKST I 15-69 ÅRIGE FRA 2025
MOD 2040 (1.000 PERSONER)



ANDEL ARBEJDSPLADSER BESAT AF INDPENDLERE FRA EN
ANDEN MEDLEMSKOMMUNE

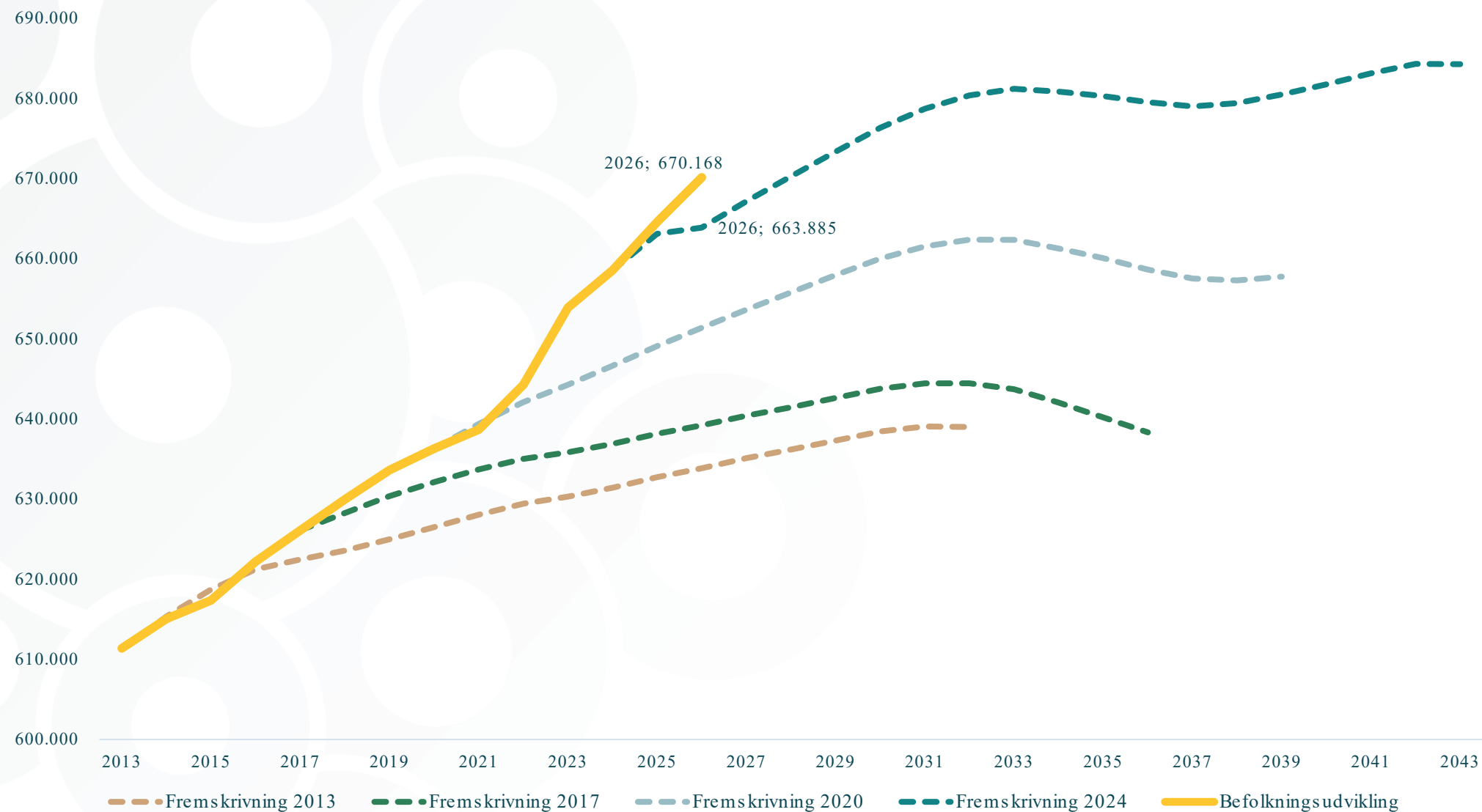
Kortet viser, hvor stor en andel af de beskæftigede borgere,
med arbejdssted i hver kommune, der har bopæl i en af de
andre medlemskommuner i Business Region Aarhus i 2023.



Leveret af Bing
© OpenStreetMap

VI VOKSER HURTIGERE END FORVENTET – IGEN OG IGEN

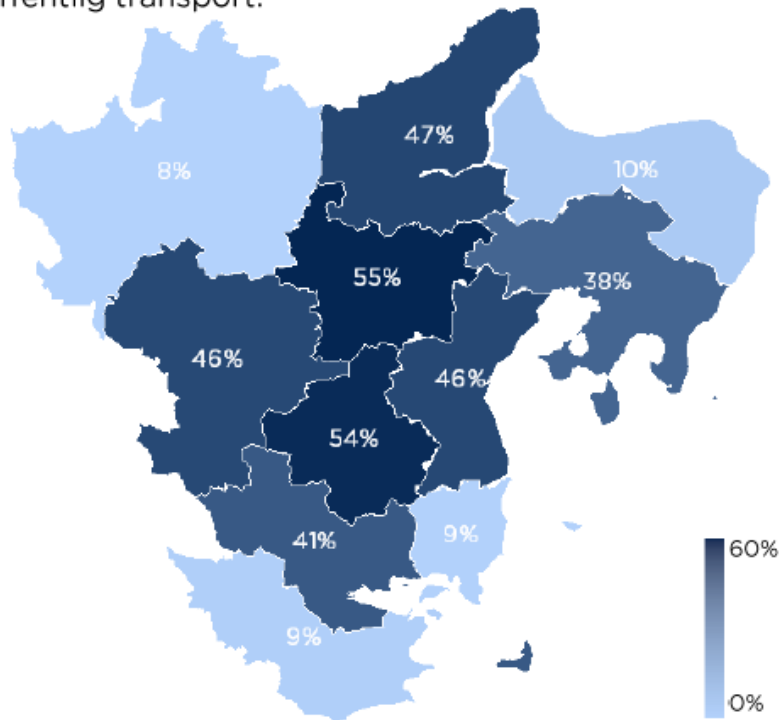
I 2026 var der 670.168 indbyggere i Business Region Aarhus i aldersgruppen 20 til 69 år. Det er 6.000 flere end Danmarks Statistiks fremskrivning fra 2024.



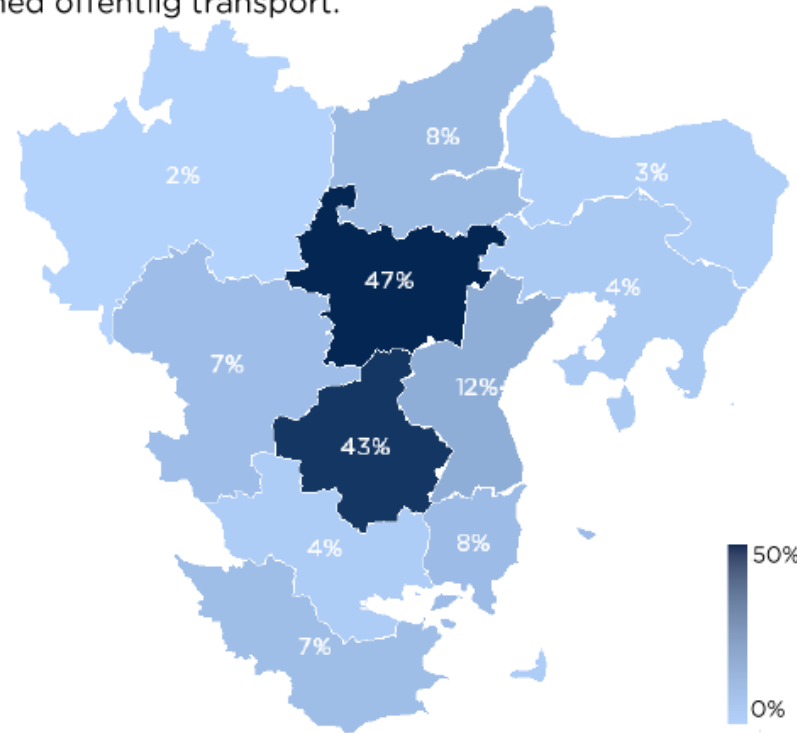
45 MINUTTERS REJSETID REDUCERER ADGANG TIL ARBEJDSKRAFT MARKANT

En stor andel af beskæftigelsespotentialet ligger imellem 45-60 minutter i flere kommuner

Andel af indbyggere mellem 15 og 64 år i de øvrige byer i Business Region, der kan nå den pågældende kommune inden for **60 minutter** med offentlig transport.



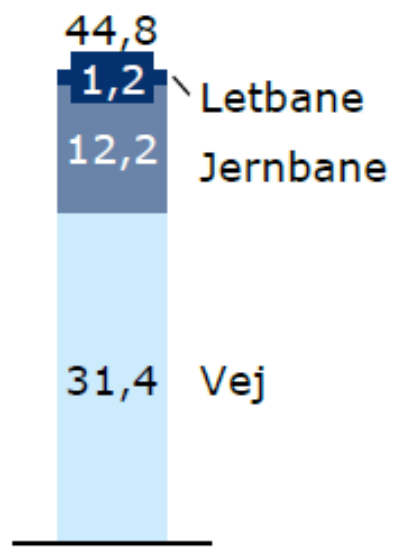
Andel af indbyggere mellem 15 og 64 år i de øvrige byer i Business Region, der kan nå den pågældende kommune inden for **45 minutter** med offentlig transport.



1 ud af 6
danskere er villige
til at pendle 45
minutter hver vej
til arbejde
(Dansk Erhverv,
2025)

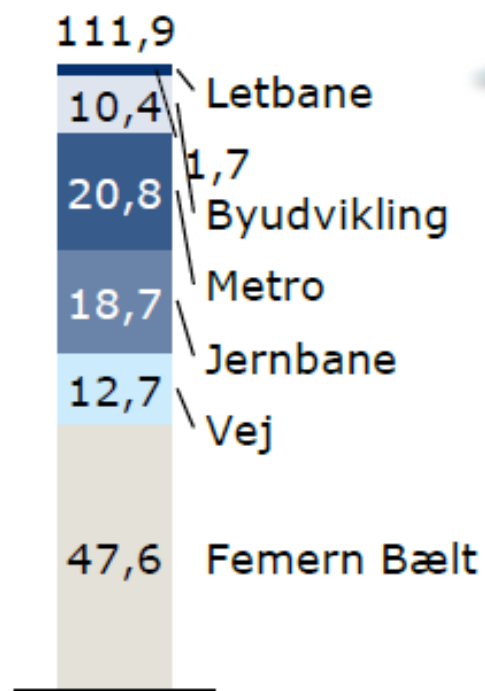
STATSSTØTTE SIDEN 2005

Statsstøtte pr. indbygger i t. kr.



Business Region Aarhus

Statsstøtte pr. indbygger i t. kr.



Storkøbenhavn

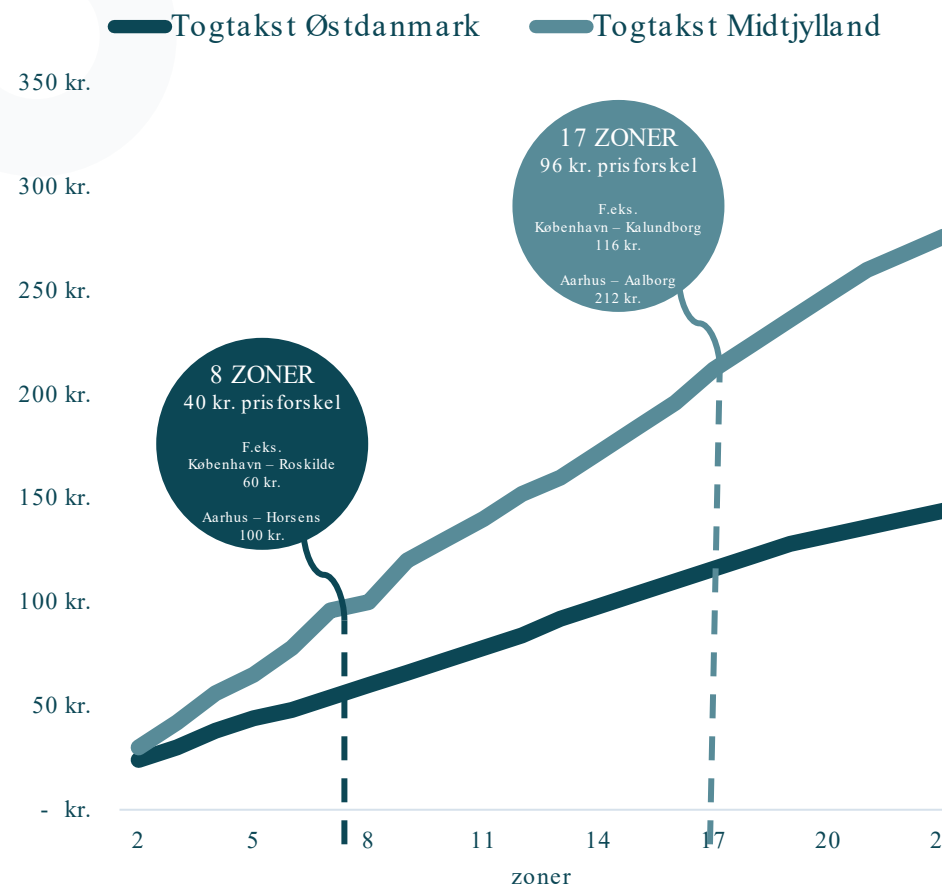
Hovedparten af investeringerne i BRAA er gået til optimering af eksisterende anlæg, som kan medvirke til at effektivisere mobilitetssystemet.

Hovedparten af investeringerne i Storkøbenhavn er gået til ny infrastruktur, som kan skabe nye mobilitetskorridorer i og omkring Storkøbenhavn.

BILLIGERE KOLLEKTIV TRANSPORT I ØSTJYLLAND

Det er markant dyrere at rejse med kollektiv transport vest for Storebælt. Jo større afstand, des dyrere er det at pendle i Vestdanmark relativt til Østdanmark.

Kun periodekort er på niveau på tværs af landet.



Billigere takster i Østjylland sikrer et mere tilgængeligt og konkurrencedygtigt mobilitetssystem

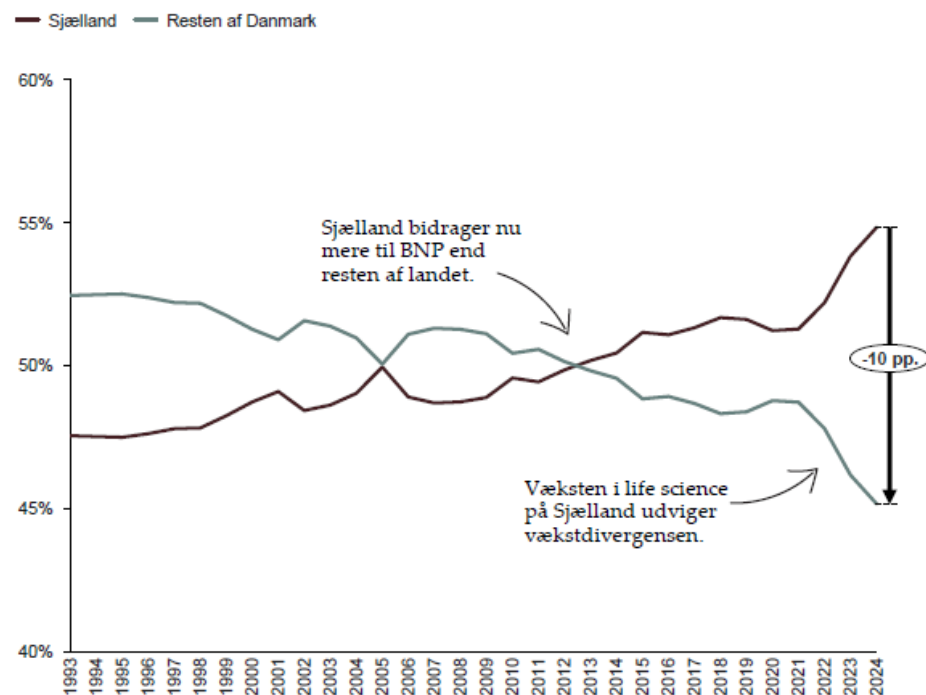
Kilde: Egen fremstilling pba. DSB's prisblade for enkeltbilletter til voksne i hhv. i Vestdanmark (Fyn, Syddanmark & Midtjylland) samt Østdanmark (Sjælland, Lolland, Falster og Møn). Billetpriserne fremgår af DSB's hjemmeside og har været gyldige siden d. 19. januar 2025. Nedslag foretaget d. 29. maj 2026.

Note: Figuren angiver enkeltbilletspriser for en voksen med tog i hhv. Øst- og Vestdanmark.

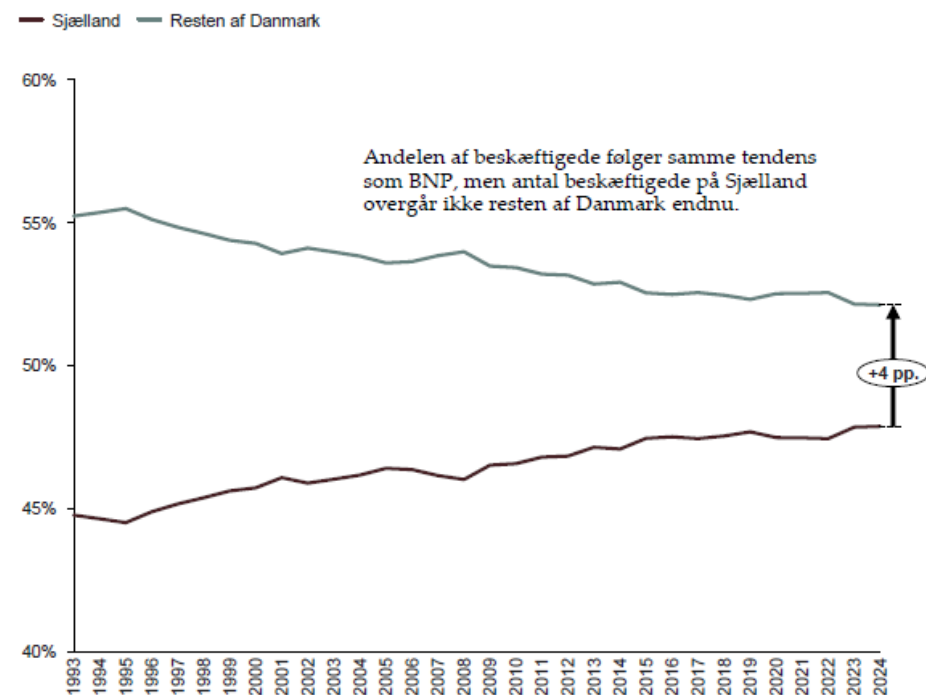
DET HISTORISKE PERSPEKTIV – BALANCEN TIPPER



Andel af Danmarks BNP, 2024



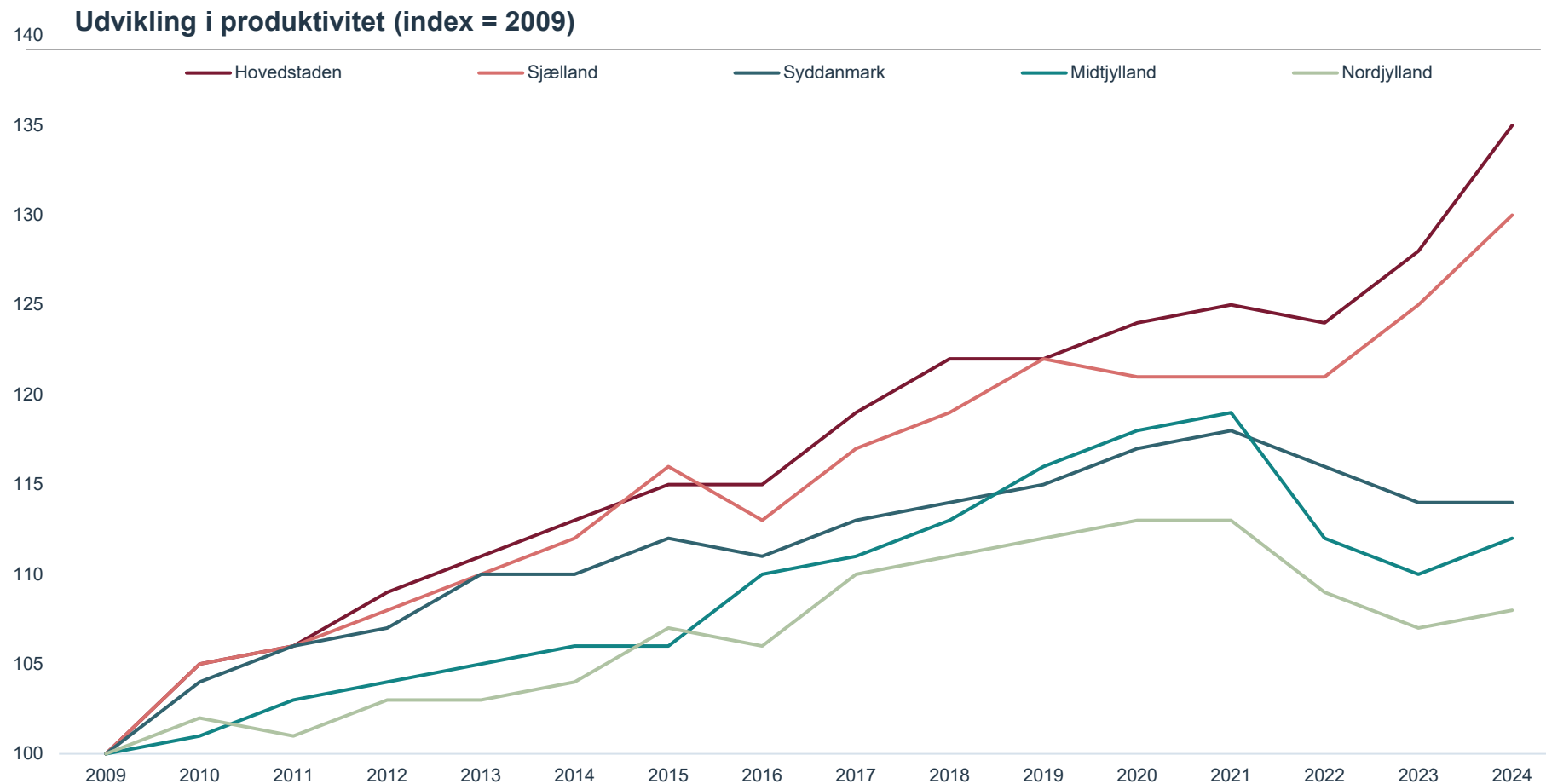
Andel af Danmarks beskæftigelse, 2024



Kilde: Danmark Statistik (2025)

5

DANMARK I ØST OG VEST



Siden finanskrisen har produktiviteten udviklet sig markant hurtigere på Sjælland end i resten af landet.

An aerial photograph of a city street. A yellow bus is parked on the right side of the road. Two young trees are planted on the sidewalk, one on the left and one on the right. A bicycle is parked on the sidewalk near the top center. Benches are visible on the sidewalk. The text is overlaid on the left side of the image.

Executive Session:
Hvordan får vi styrket den sammenhængende planlægning ift. kollektiv trafik og knudepunkter

Perspektiver på virksomheders behov og ønsker

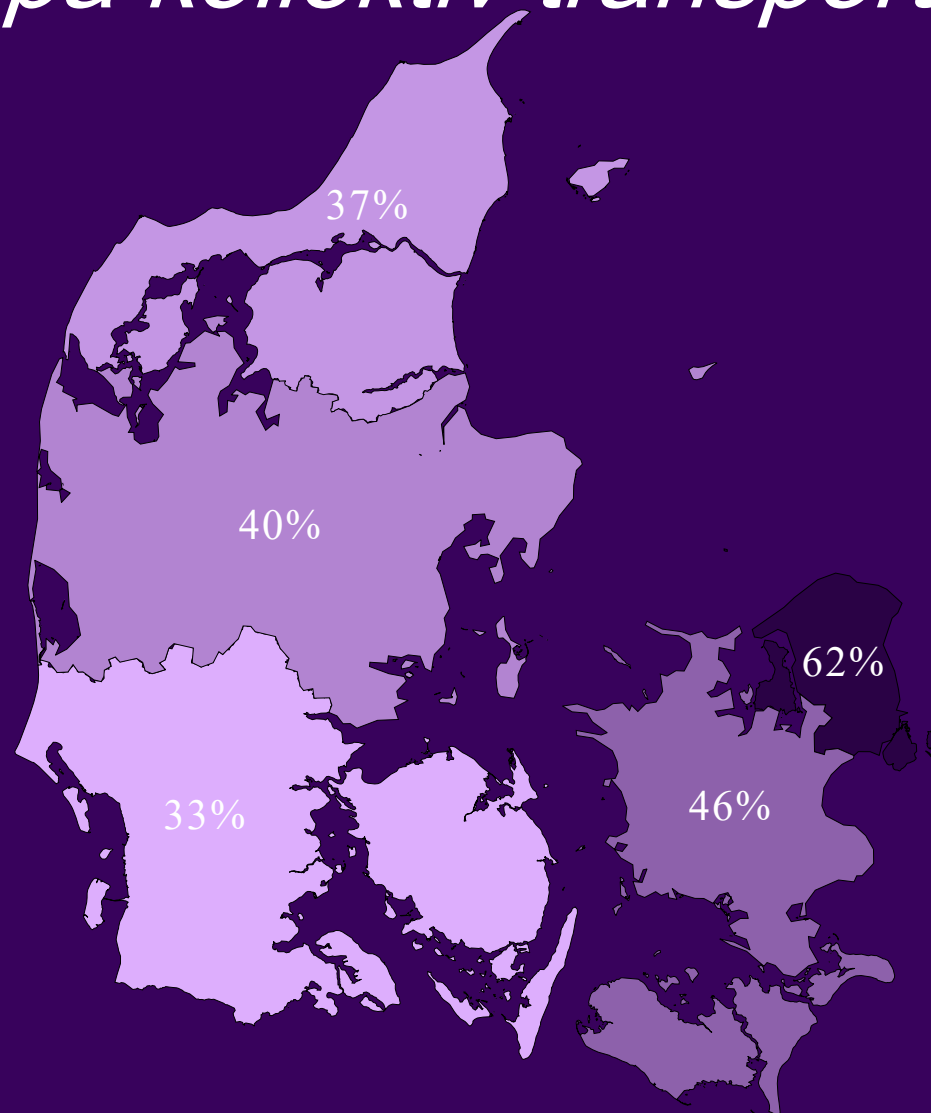
Anders Rody Hansen
Trafikdage 25. august 2026

Borgerne vil gerne være tæt på kollektiv transport

46 %

*Svarer, at de **æ**nig eller helt enig i, at **n**ærhed til kollektiv transport , har haft **e**rstor betydning for, hvor de har valgt at bosætte sig.*

DI's borgerpanel



Vi pendler længere og med stadig tydelig kønsforskel

Udviklingen i den gennemsnitlige pendlingsafstand

Pendlingsafstand (km)	2010	2015	2020	2024	Ændring 2010-2024
Hele landet	19,6	20,9	22,1	22,6	15,3%
Mænd	23,2	24,4	25,7	26,4	13,8%
Kvinder	15,8	17,2	18,3	18,7	18,4%
Forskellen mellem mænd og kvinder	7,4	7,2	7,4	7,7	4,1%



Kilde: Danmarks Statistik, AFSB4

Kollektiv transport er vigtig for virksomhedernes rekruttering

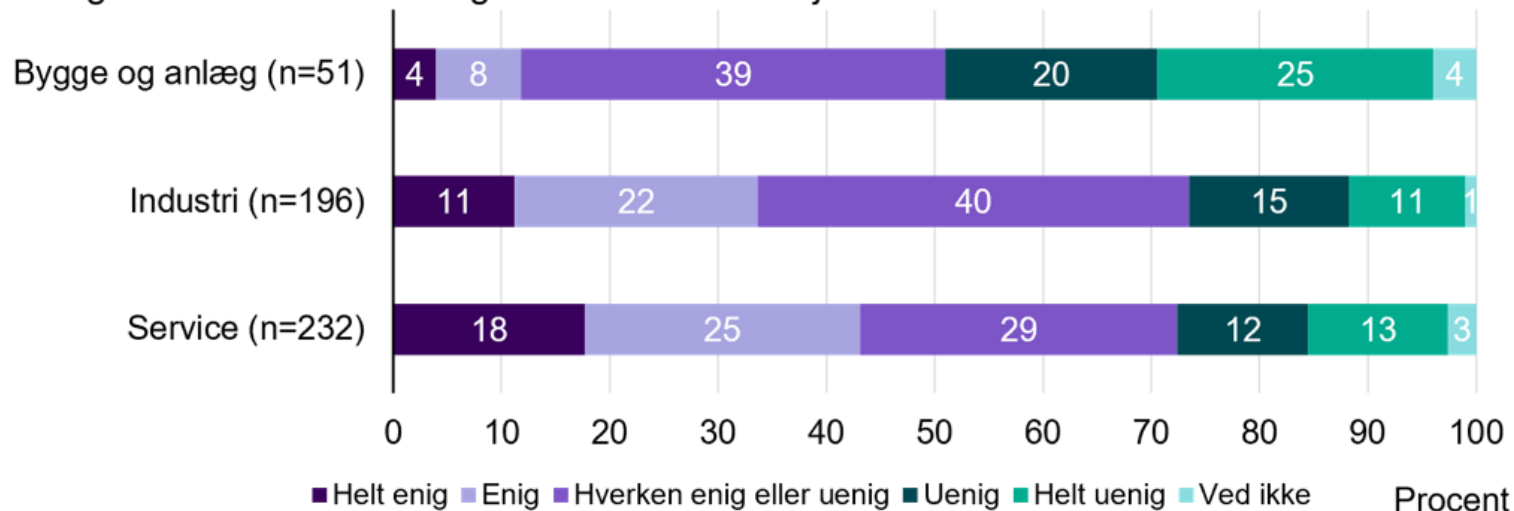
36 %

Svarer, at de ~~enig~~ eller helt enig i, at nærhed til kollektiv transport har stor betydning for at rekruttere og fastholde de rigtige medarbejdere.

DI's virksomhedspanel

Variation på tværs af brancheområder

Svar på udsagn: Nærhed til kollektiv transport har stor betydning for min virksomheds mulighed for at rekruttere og fastholde medarbejdere

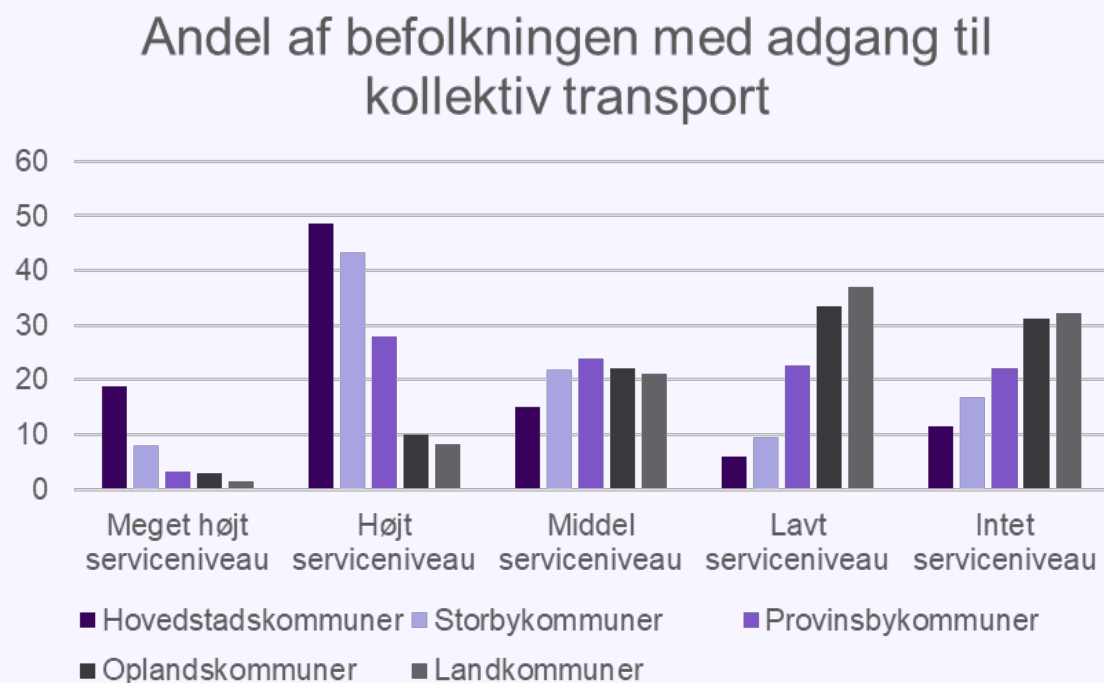


Nærhed til kollektiv transport har stor betydning for min virksomheds mulighed for at rekruttere og fastholde medarbejdere

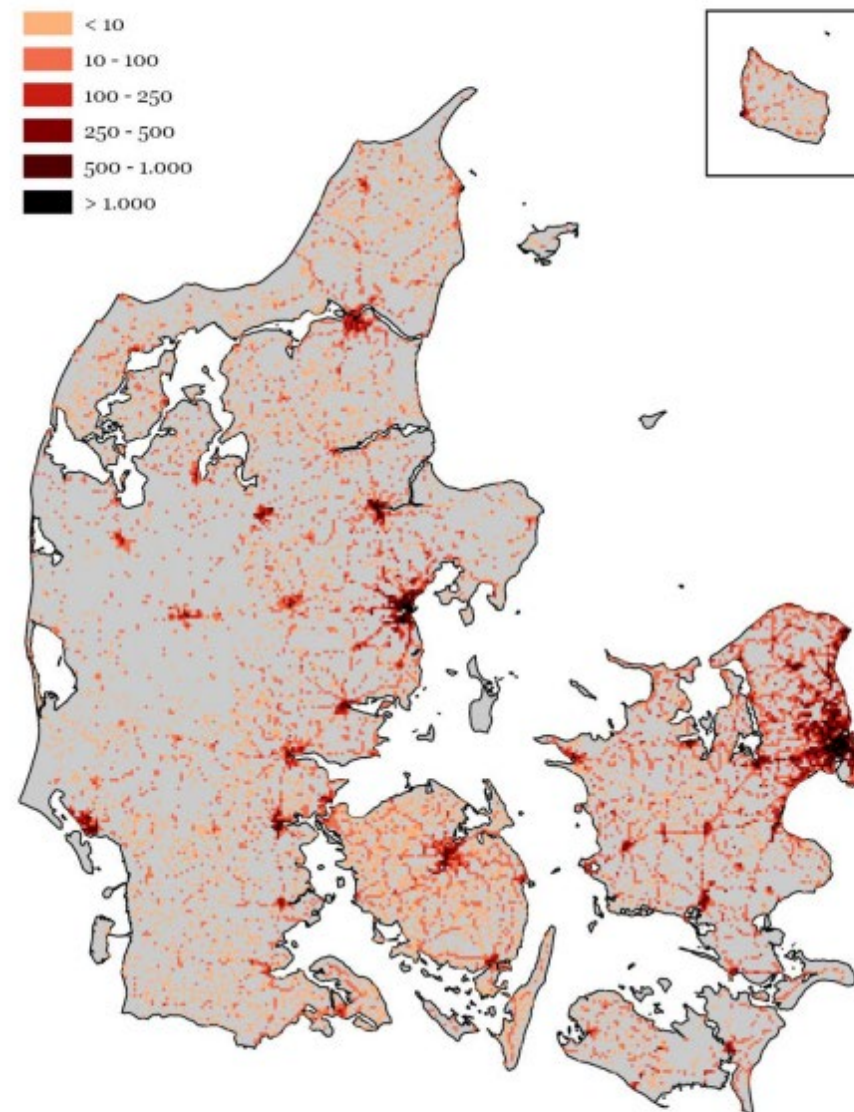
Region	Helt enig eller enig	Hverken enig eller uenig	Uenig eller helt uenig
Hovedstaden	59 %	29 %	12 %
Sjælland	27 %	33 %	40 %
Syddanmark	27 %	37 %	36 %
Midtjylland	29 %	42 %	29 %
Nordjylland	26 %	37 %	37 %
Hele landet	36 %	35 %	28 %

Anm.: Baserer sig på 479 svar fra virksomheder over hele landet
 Kilde: DI's virksomhedspanel, september 2025

Mange områder med lavt serviceniveau



Figur 6.6. Antal unikke afgange i Rejseplanen i et hverdagsdøgn i et kvadratnet på 1 km x 1 km, 2023

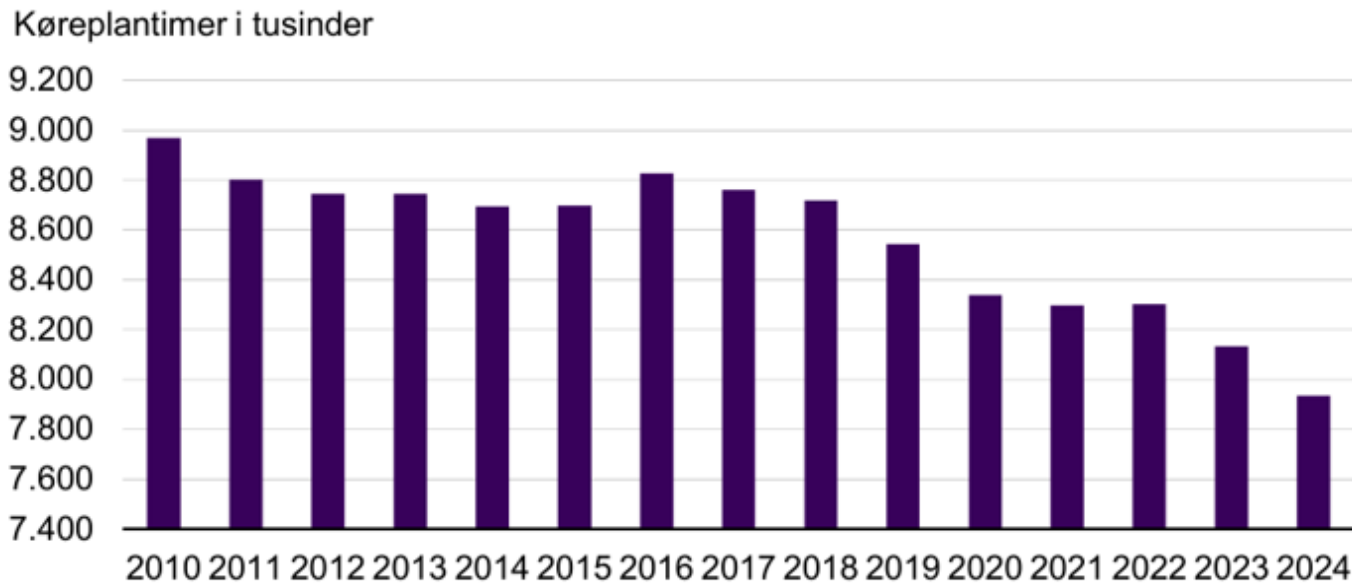


Anm.: Kollektiv transport er ekskl. flextrafik. I de grå områder findes ingen registrerede afgange.
Kilde: Træk fra Rejseplanen, COWI.

Mange busruter bliver nedlagt

Køreplantimer beskåret med 12 pct. siden 2010

Figur 1: Udvikling af buskøreplantimer for regionale og kommunale ruter



Kilde: Trafikstyrelsen og Trafikselskaberne i Danmark, samt Danmarks Statistik

- Den planlagte buskørsel er faldet med 12 pct. siden 2010
- I flere mellemstore byer er der ikke længere bybusser
- Flextrafik og samkørsel er en løsning i nogle situationer for nogle borgere, men for mange borgere kan det ikke dække hverdagens mobilitetsbehov

Fire veje til en kollektiv transport gearet til fremtidens arbejdsmarked

”Med den stigende fleksibilitet i vores arbejdsliv vokser behovet for stabilitet i den kollektive transport.”

Tre centrale bevægelser på arbejdsmarkedet:

- 01** Arbejdspladserne flytter til byen – eller lige i udkanten af den
- 02** Urbaniseringen efterlader nogle grupper på perronen
- 03** Et mere fleksibelt arbejdsmarked stiller større krav til stabilitet

Giv plads til en mere åben samfundsøkonomisk tænkning af den kollektive transport



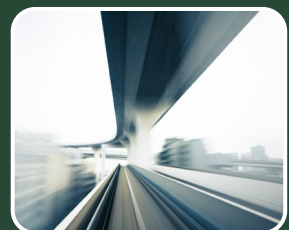
Reducerer ensomhed blandt ældre

Samfundsgevinst 244 430 mio. kr. per år



Sikrer unges uddannelsesniveau og fremtidige værdi for arbejdsmarkedet

Årlige tab op til 775 mio. kr. for unge der ikke får uddannelse



Arealeffektiv transport og optimering af plads særligt i byerne

(Økonomisk effekt ikke opgjort)

Dansk Industri

- politiske mål (for mindre trængsel og antal mobilitetsmuligheder)
- en styrket sammenhæng mellem mobilitetsformerne



Løs organiseringen først

Fokus fra D for det videre arbejde med fremtidens kollektive transport:

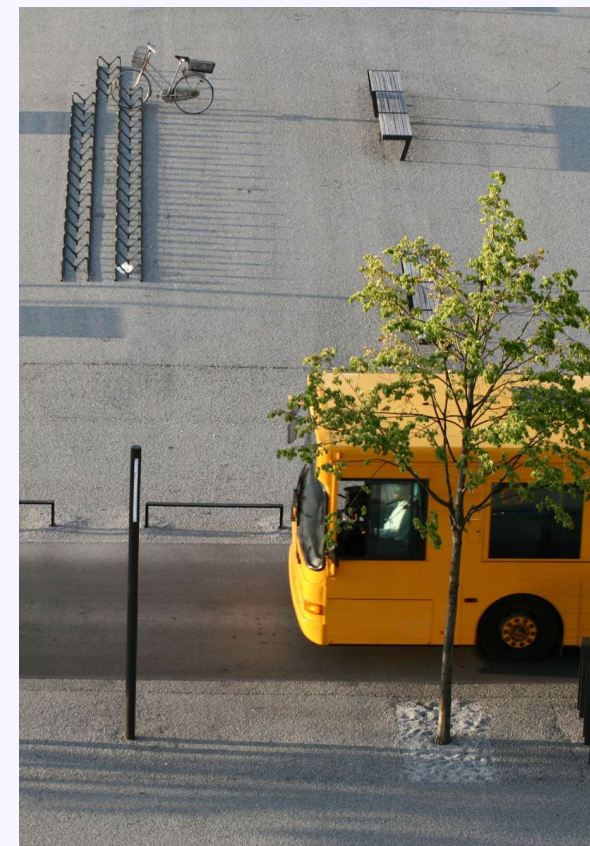
- Saml opgaver på tværs af kommuner og regioner
- Sørg for et entydigt ansvar
- Arbejd med et flerårigt perspektiv
- Sikr god og stabil finansiering



Foto: Skyfish

Summen af perspektiverne

- Virksomheder og medarbejdere vil gerne have kollektiv transport som en mulighed.
- At kollektiv transport påvirker erhvervslivets muligheder for at rekruttere og fastholde medarbejdere.
- Vi overser den bredere samfundsmæssige betydning af kollektiv transport.
- Brug for nytænkning ellers løser det sig ikke og ellers kan vi ikke løfte udfordringerne.





Tak for ordet

SUPERCYKELSTI

SAMARBEJDET

REGION MIDTJYLLAND



Sammenhængende planlægning kræver samarbejde

Samarbejde kræver investering

Politisk, økonomisk og menneskeligt

Faktaboks om SCS Midt:

Opstart 2021, nuværende samarbejdsperiode udløber i efteråret 2028

12 kommuner og Region Midtjylland

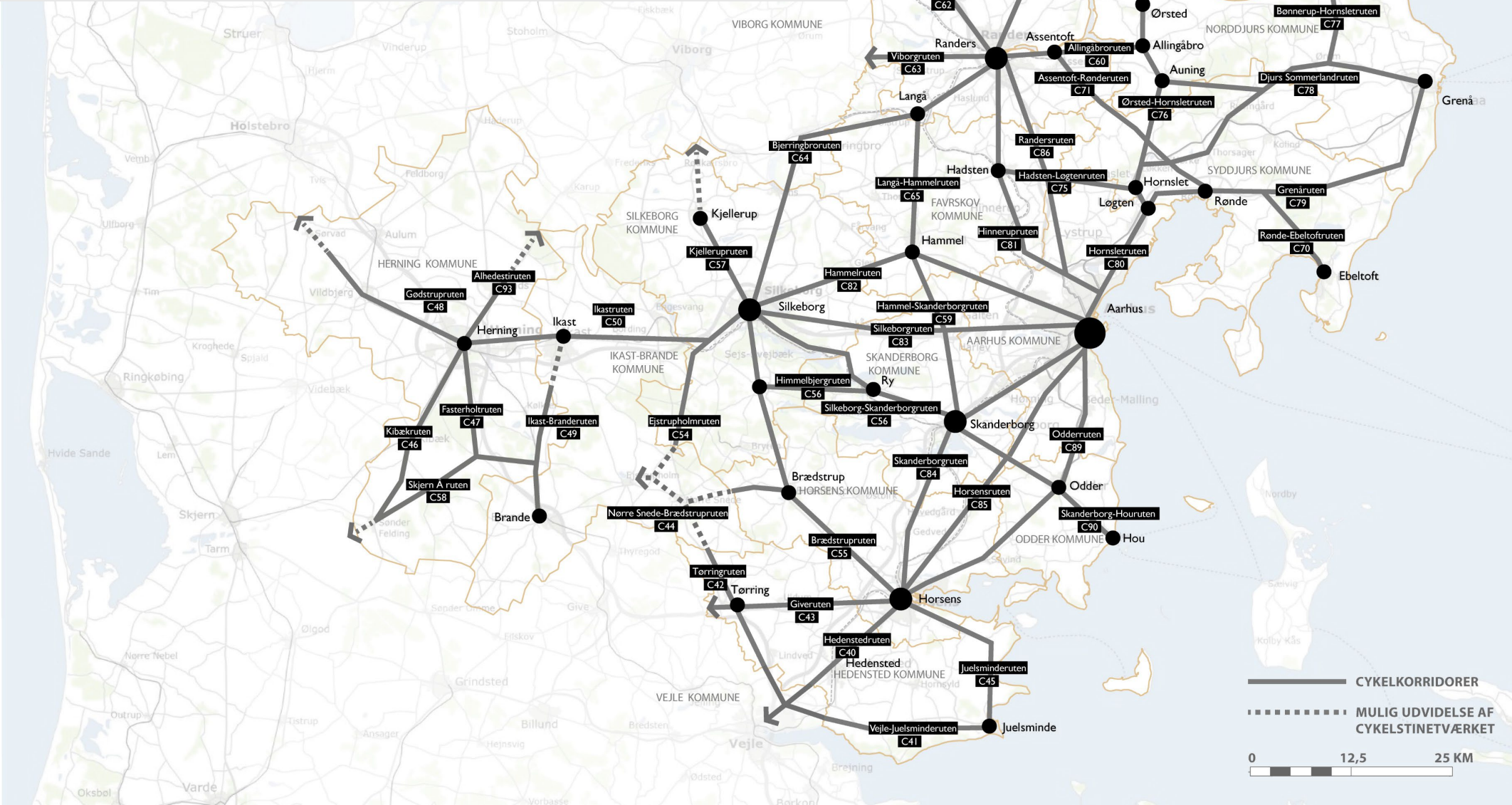
1.076.633 indbyggere

Ca. 7.000 km²

Finansiering: 520.000 kr. Region Midtjylland, 651.243 kr. samarbejdskommuner, **samlet finansiering 2026 1.158.474 kr.**



Mobilitet er en vigtig udviklingsopgave i Region Midtjylland
Sekretariatet arbejder for, **at regionen bindes sammen** med
gode, effektive og bæredygtige transportmuligheder med
cyklen som et attraktivt valg på hele eller dele af rejsen



Cykel- og stiplan

En handlingsplan



Randers Kommune



**Nabokommuners planer og visioner
for cykelinfrastruktur og prioriterede
cykelruter?**

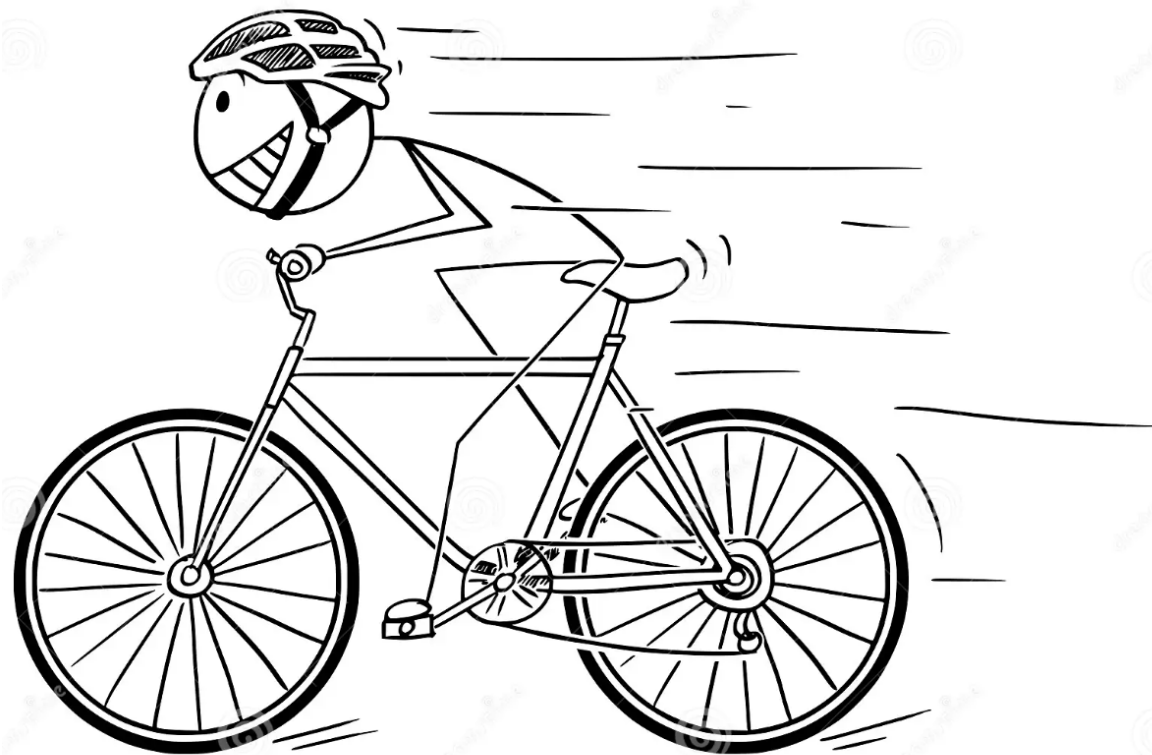
MAN KAN IKKE SAMARBEJDE UDEN

Fælles mål: Alle parter arbejder mod det samme resultat.

Prioritering: Allokering af ressourcer

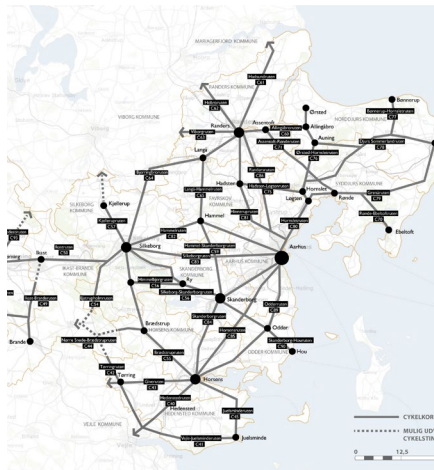
Mennesker: et stærkt **fagligt og menneskeligt fællesskab**





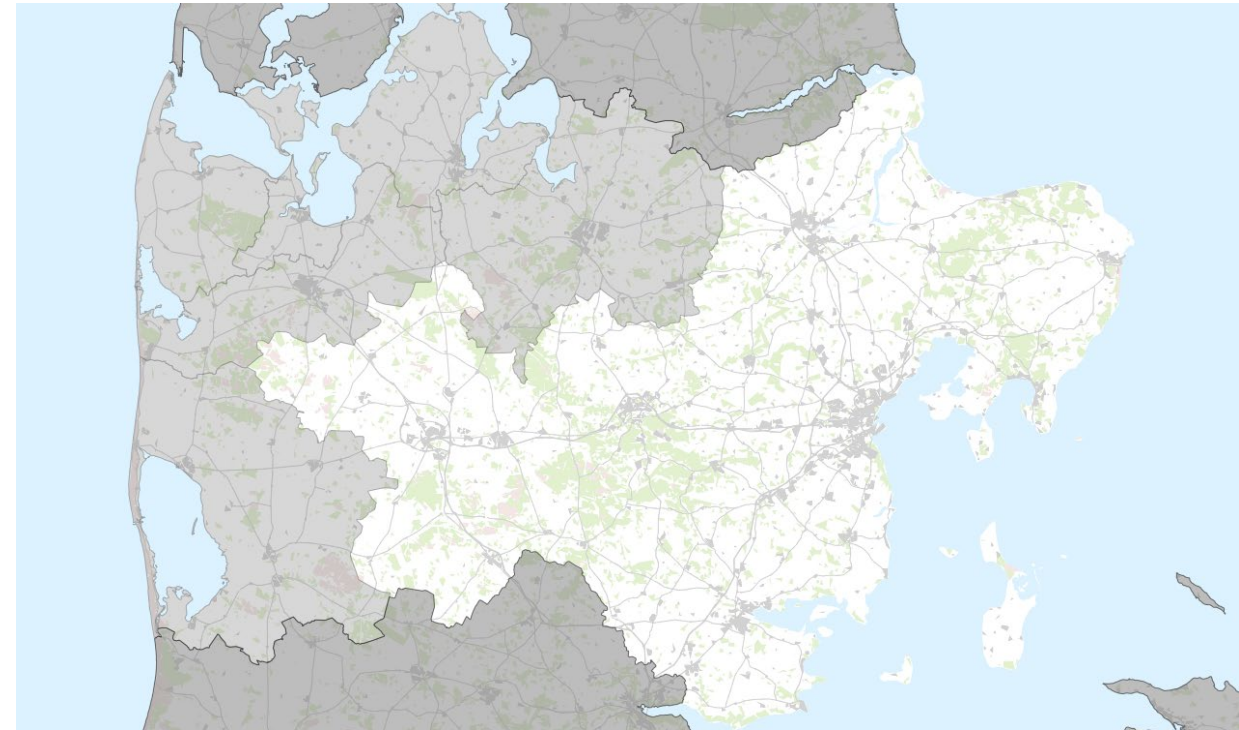
“Der er behov for en samlet, langsigtet plan for at fremme grøn mobilitet og reducere trængsel og klimaudfordringer i Østjylland.”

- Anders Kühnau (A), regionrådsformand for Region Midtjylland og formand for Letbanerådet





0,59 kr. pr indbygger i bidragssats
= 160.000 kr. i ekstra finansiering



Hvorfor er det (også) vigtigt at have planer på regionalt niveau? EU Perspektivet

Meget tyder på, at kommende udmøntning af EU-midler vil ske gennem **National and Regional Partnership Plans** (NRPPs)

EU Kommissionens idé med NRPP 's eller lign. partnerskabsplaner er i højere grad at samle indsatser i én national ramme. Det betyder, at **Danmark skal udarbejde én samlet plan...**

Hey hvad hvis vi allerede havde en regional plan, der kunne spille ind i en samlet national plan...



Sammenhængende planlægning kræver samarbejde

Samarbejde kræver investering

Politisk, økonomisk og menneskeligt

SUPERCYKELSTI SAMARBEJDET REGION MIDTJYLLAND



Kontakt:

Signe Møller Strandvig

Sekretariatsleder

+45 20 26 84 91

str@randers.dk



Vi skaber sammenhængskraft mellem land og by

www.supercykelstiermidt.dk



Debat og spørgsmål

- Organisering – hvordan skaber vi et mulighedsrum hvor brugernes behov bliver mere centralt?
- Hvordan fremme vi samtalen hvordan mobilitetsmulighederne i regionalt skal se ud om 10, 20 og 30 år?
- Hvordan får vi knudepunkter finansieret på finansloven eller i fremtidens infrastrukturaftaler?

Hvorfor er det svært ?

Svært at få folk på arbejde – ikke stationsnære arbejdspladser

På tværs af Kommunegrænser. Kræver enighed på tværs af geografi og partier

Vest for bæltet falder kronerne ikke så let

Trafikmodellerne

Fordomme i Københavner boblen

Svært at drømme stort

Summen af perspektiverne

- Virksomheder og medarbejdere vil gerne have kollektiv transport som en mulighed.
- At kollektiv transport påvirker erhvervslivets muligheder for at rekruttere og fastholde medarbejdere.
- Vi overser den bredere samfundsmæssige betydning af kollektiv transport.
- Brug for nytænkning – ellers løser det sig ikke og ellers kan vi ikke løfte udfordringerne.

