



Kristian Pihl Lorentzen

MF, Venstre



Nyt fra Borgen – April 2021

Det trækker op til forhandlinger

Lige efter påske fremlagde regeringen omsider dens udspil om investeringer i den trafikale infrastruktur. Glædeligvis kunne man ved gennemlæsning genfinde mange af de vigtige projekter, som også var med i den blå VLAK-DF-trafikaf tale fra marts 2019. Til gengæld er der også alvorlige mangler i regeringens udspil, herunder ikke mindst med hensyn til anlæggelse af en ny midtjysk motorvej (Hærvejsmotorvej). Venstre vil kæmpe meget hårdt for, at den kommer med i en kommende aftale.

Selvom der er optræk til forhandlinger om Danmarks fremtidige infrastruktur, har jeg stadig passet mine daglige politiske gøremål. Jeg har bl.a. deltaget i Transportudvalgets høring om Eldrup-kommissionens delrapport 2. vedrørende udbygning af ladeinfrastrukturen. Dertil kommer Venstres kamp for en tidligere genåbning af Danmark, så vi igen kan få gang i samfundet og økonomien. April var også den måned, hvor jeg i en kronik i Jyllands-Posten gik til angreb på Danmarks "Fundamentalistiske" Naturfredningsforening. I mit politiske virke har jeg i mange år kunne opleve, hvordan Danmarks Naturfredningsforening, langsomt, men sikkert er blevet til et fundamentalistisk naturparti. April har været travl, men jeg har stadig set det som min pligt, at tage ud på mine vigtige feltbesøg rundt om i landet. Jeg besøgte bl.a. Mascot International i Pårup sammen med Venstres formand Jakob Ellemann-Jensen for at sætte fokus på Hærvejsmotorvejen. Nu

hvor solen for alvor har fået sat gang i det danske forårsvejr, fristes man til at tage ud i naturen og nyde det danske forår. For mit vedkommende vil jeg i stedet sætte mig godt til rette ved forhandlingsbordet og kæmpe for bedre mobilitet i et mere sammenhængende Danmark. Hvor der er vilje, er der vej!

NEJ til bilfrie søndage

Bilfrie søndage hører 70ernes oliekrise til. I starten af april fik jeg i TV2 Nyhederne meldt klart ud, at Venstre ikke bakker op om regeringens forslag om bilfrie søndage i storbyerne. Det vil være et kæmpe indgreb i borgernes frihed, og det kan jeg som liberal politiker selvfølgelig ikke gå med til. Vejene i de danske storbyer er en livsnerve i det danske samfund, så de hverken må eller skal ikke stå tomme om søndagen.



Danmarks Naturfredningsforening er blevet et fundamentalistisk naturparti

Af Kristian Pihl Lorentzen, Hermelinvej 4, Ans MF for Venstre

Kronik: Klodens klima bliver ikke bedre, men markant dårligere, hvis det lykkes DN at skubbe Danmarks store fødevareproduktion ud over landets grænser.

»Jeg elsker de grønne lunde med tonernes vuggende fald, jeg elsker de blanke sunde med sejlernes tusindtal.«

Sådan skrev Johannes Helms tilbage i 1873, og jeg kan ikke være mere enig i beskrivelsen af det danske landskab. Et lille land, hvor mennesket og naturen går hånd i hånd, og hvor friheden til at leve og virke stråler op af den danske muld. Det er mit billede af Danmark og vores skønne natur.

Vi skal ubetinget værne om vores natur, men der skal også være plads til menneskers aktivitet og færden i naturen. Og vi skal respektere det danske kulturlandskab, som det er formet af menneskers flid gennem mange generationer, så vi kunne have noget at leve af – landbrug, skovbrug, fiskeri – med tilhørende aktivitet.

Når jeg vælger at referere til højskolesangen ”Jeg elsker de grønne lunde”, så er det for at sætte fokus på Danmarks Naturfredningsforening (DN), der efterhånden minder mere om et politisk parti med et fundamentalistisk natursyn uden plads til fornuftig menneskelig aktivitet uden for de store byer.

Borte er den tidligere moderate forening, der kæmpede for at værne om dansk natur ud fra et moderat og balanceret synspunkt. Lad mig nævne nogle eksempler på denne omsiggribende fundamentalisme hos DN.

For det første DN's vedholdende felttog imod et bæredygtigt og konkurrencedygtigt dansk landbrug. DN kræver f.eks. en dramatisk reduktion i husdyrproduktionen, ved at vi producerer og spiser mindre kød, ligesom DN foreslår udtagning af 500.000 hektar landbrugsjord.

Hvis man gav efter for disse ekstreme krav, ville det betyde døden for store dele af dansk landbrug med tilhørende erhverv. Det ville ramme knusende hårdt på beskæftigelsen og levebrødet i store dele af provinsen med deraf følgende voldsom skævvridning af Danmark. For slet ikke at tale om det enorme tab af eksportindtægter, der bidrager afgørende til danskernes velfærd.

Det virker, som om DN ikke helmer, før den sidste ådal er forsumpet og slået om i et uigennemtrængeligt pilekrat.

Danske landmænd er blandt de mest miljø- og klimabevidste fødevareproducenter i verden. Og de er klar til de næste balancerede skridt i grøn retning. Klodens klima bliver ikke bedre, men markant dårligere, hvis det lykkes DN at skubbe vores store fødevareproduktion ud over landets grænser.

Desuden har jeg mig frabedt DN's formynderi om, hvad jeg skal putte i munden. Det finder jeg selv ud af.

For det andet vil jeg nævne DN's ensidige holdning til vedligeholdelsen af de danske vandløb. I stedet for at plædere for en fornuftig balance mellem hensynene til vandafledning og miljøtilstand i vandløbene er der talrige eksempler på, at DN bekæmper fornuftig grødeskæring og andre tiltag, der skal til for at forebygge voldsomme og tabsgivende oversvømmelser. Eksempelvis på Gudenå-strækningen mellem Silkeborg og Kongensbro, hvor den hårdt ramte kromand i Svostrup og mange andre lodsejere trygler om at få åens normalvandstand ned i det niveau, hvor den hører hjemme.

Hvor ville det være befriende, hvis DN allierede sig med os andre, der godt kan se en bred vifte af løsninger, hvor de forskellige hensyn går hånd i hånd. Det virker, som om DN ikke helmer, før den sidste ådal er forsumpet og slået om i et uigennemtrængeligt pilekrat. I min optik skal der også være plads til mennesker langs vandløbene.

For det tredje vil jeg nævne DN's ageren i forbindelse med Tange Sø, der siden januar 2021 har været en del af naturen og kulturlandskabet i Midtjylland. Skabt af visionære mennesker, da Tangeværket blev etableret for at sikre lys over land. Ved starten produceredes her omkring 25 pct. af Jyllands samlede elforbrug.

DN har i årevis plæderet for tømning af Tange Sø begrundet med begrebet naturgenopretning og EU's vandrammedirektiv. Men hvad er egentlig naturgenopretning? Mennesket har formet dansk natur gennem århundreder. Hvor langt vil DN gå tilbage? Åbenbart mere end 100 år.

Jeg savner en gennemgribende debat om naturgenopretning kontra respekt for det danske kulturlandskab. EU's vandrammedirektiv stiller ikke krav om tømning af den 13 km lange sø, der har store rekreative værdier samt en fantastisk fauna og flora, der har tilpasset sig gennem 100 år. I andre EU-lande efterleves direktivet med langt mere balancerede løsninger, hvor der også tages hensyn til mennesker og kulturhistoriske værdier. Såsom det fungerende og velholdte vandkraftværk i Tange, der sammen med Energimuseet er et lysende og levende ikon for produktion af vedvarende energi i Danmark, selv om elproduktionen i dag ikke har betydning for forsynings sikkerheden.

Hvor er DN's omsorg for den eksisterende natur, fauna og flora, der har tilpasset sig biotopen Tange Sø siden 1921? For det er vel ikke kun laks og havørreder, der har naturværdi i DN's øjne.

Det ville i så fald være biologisk racisme af værste skuffe. De få tilbageværende fungerende vandmøller og vandkraftværker – datidens afgørende energikilder, der skabte udvikling i vores land – udgør en umistelig del af vores kulturarv. Denne arv er stærkt truet af DN's fundamentalisme og manglende vilje til at søge balancerede vandplanløsninger, som har vist sig at virke i andre lande.

For det fjerde vil jeg nævnte DN's offensive ageren i debatten om trafikal infrastruktur. Eksempelvis DN's modstand mod en tiltrængt tunnel/østlig ringvej ved København. Eller DN's ideologiske politiske modstand mod en tiltrængt ny jysk parallelmotorvej (Hærvejsmotorvejen) og andre påtrængende vejprojekter. Jeg anfægter ikke DN's ret og pligt til at værne om naturen.

Men når det gælder infrastruktur, er DN's holdning åbenlyst præget af stærk politisk modvilje over for biler og gode veje. Dette, til trods for at fremtidens biler bliver grønne og CO₂-frie. I stedet for at agere som et "antivejparti" kunne DN kaste kræfterne ind i, at der

ved alle vejprojekter tages størst mulig hensyn til miljø og natur. Og så respektere, at vigtige beslutninger om udbygning af vejnettet er og bliver en beslutning, der tages af de politiske partier, som står til ansvar over for vælgerne mindst hvert fjerde år.

For det femte vil jeg nævne DN's enorme klagecirkus, hvor der næsten pr. automatik klages over små og store ting, der hindrer eller forsinker fornuftige initiativer og aktiviteter i naturen landet over. Det er nemt – måske for nemt – at sidde i en fjern osteklokke langt væk og klage over lokale projekter, som man måske kun har et overfladisk kendskab til. DN blev grundlagt i 1911 som "Forening for Naturfredning". Og den har gennem tiden ydet en fornem indsats for at få fredet umistelige dele af dansk natur samt bidraget til at sikre befolkningen adgang til strand og skov. Og i 1937 fik DN ved lov en særrettighed til at rejse fredningssager. En sådan særret forpligter. DN's medlemstal toppede med 260.000 i 1987.

Nu har DN omkring 130.000 medlemmer. Jeg er ikke i tvivl om, at DN's kraftigt dalende medlemstal hænger sammen med foreningens stigende fundamentalisme og manglende vilje til at anlægge et balanceret helhedssyn på naturen, hvor der også tages hensyn til menneskers mulighed for at leve i pagt med stederne uden for de store byer.

DN minder mere og mere om et aktivistisk, politisk parti, der dog er uden egne mandater på Christiansborg. Som fastslået i starten af dette indlæg holder jeg i lighed med de fleste andre umådeligt meget af dansk natur og af at færdes i den.

Bedre veje er afgørende for vækst og sammenhæng i Danmark

Af: Ole Birk Olesen, Mette Thiesen, Niels Flemming Hansen, Hans Kristian Skibby og Kristian Pihl Lorentzen, transportordførere for hhv. Liberal Alliance, Nye Borgerlige, De Konservative, Dansk Folkeparti og Venstre

Læserbrev: Efter snart to års forgæves venten tyder alt på, at S-regeringen omsider indkalder folketingets partier til forhandling om trafikale investeringer i de kommende år. Det er på høje tid. Vi er kommet på bagkant med trafikale investeringer, ikke mindst i vejnettet, der er helt afgørende for landets virksomheder og deres pendlende medarbejdere. Den blå trafikaftale fra marts 2019 imødekom behovet for styrkelse af vejnettet i alle dele af landet. Allerede i år skulle arbejdet begynde på bl.a. E45 ved Aarhus, E20 syd om Odense og på Motorring 3 omkring København samt på flere trængselsplagede landeveje. Desværre blev denne aftale revet i stykker efter valget i juni 2019, der resulterede i et rødt politisk flertal. Investeringerne her fra 2021 er blevet udskudt på ubestemt tid.

Næste ildevarslende tiltag var regeringens forståelsespapir med støttepartierne, hvor der står en del om kollektiv transport og cyklisme, men ikke et ord om behovet for veje. Et sandt paradoks i lyset af de klare S-løfter fra valgkampen om bedre veje rundt i landet. Men en sejr for den venstrefløj, der benytter enhver lejlighed til at fremføre den falske myte om, at det er sort og klimafjendtligt at investere i bedre veje. Sandheden er jo, at fremtidens biler, busser og lastbiler ad åre bliver fuldkommen grønne. Derfor er investering i bedre veje lig med investeringer i Danmark grønne fremtid, vækst og jobskabelse. Vi vil forud for de forestående forhandlinger sende et klokkeklart signal. En kommende bred trafikaftale skal indeholde massive og målrettede investeringer i vejnettet med følgende mål: 1) At bekæmpe trængsel og tidsspilde – med tilhørende enormt tab af tid og penge, og 2) At sikre et sammenhængende Danmark i bedre balance. Vi er ikke i tvivl om, at der i befolkningen, erhvervslivet og fagbevægelsen er massiv opbakning til målet om bedre veje. Herunder oprydning i de vej-mæssige hængepartier, der burde være realiseret for længst. Vejene er nemlig de livgivende blodårer, der binder vores land sammen på

kryds og tværs samt sikrer grundlaget for, at vi har konkurrencedygtige virksomheder og gode arbejdspladser landet over. Der er kort sagt en nøje sammenhæng mellem gode veje og den velstand og velfærd, som vi alle nyder godt af. Danmark bliver et fattigere land, hvis vi undlader at investere massivt i bedre veje. Næsten 90 procent af det samlede transportarbejde foregår på vejene. Men i de seneste 10-15 år har vi investeret langt hovedparten af anlægskronerne i skinner. Det kan ikke fortsætte. Der må og skal findes en bedre balance til fordel for vejene.

Betyder det så, at de blå partier er ligeglade med kollektiv transport og cyklisme? På ingen måde. Vi skal også investere målrettet i den kollektive transport med henblik på bedre sammenhæng, mere effektiv drift og bedre service til passagerne. I den forbindelse skal vi pege på, at halvdelen af den kollektive transport – nemlig busserne – faktisk kører på veje og ikke på skinner. Ikke mindst i forhold til større byer er vi klar til at styrke den højklassede kollektive transport, bl.a. med Bus Rapid Transport (BRT) busser, der er langt billigere at anlægge og drive, end de dyre letbaner.

Vi er også klar til at investere massivt i bedre cykelinfrastruktur, støjbekæmpelse, bedre handicapadgang, bedre rastepladser og styrket trafiksikkerhed landet over. Desuden er vi opmærksom på, at også den tunge transport har behov for grøn tankinfrastruktur til fx brint og biogas. Det er ikke nok kun at fokusere på el-ladestander.

Afslutningsvis vil vi sende en venlig, men klar hilsen til regeringen: Vi er klar til at forhandle en bred og langsigtet trafikinvesteringsplan, der skal bane vejen for vækst, jobskabelse og bosætning i alle dele af landet. Og som styrker og effektiviserer den kollektive transport samt baner vejen for fremtidens grønne transport. Men vi har et klart fælles krav om, at der afsættes penge til massive og målrettede investeringer i vejnettet landet over.

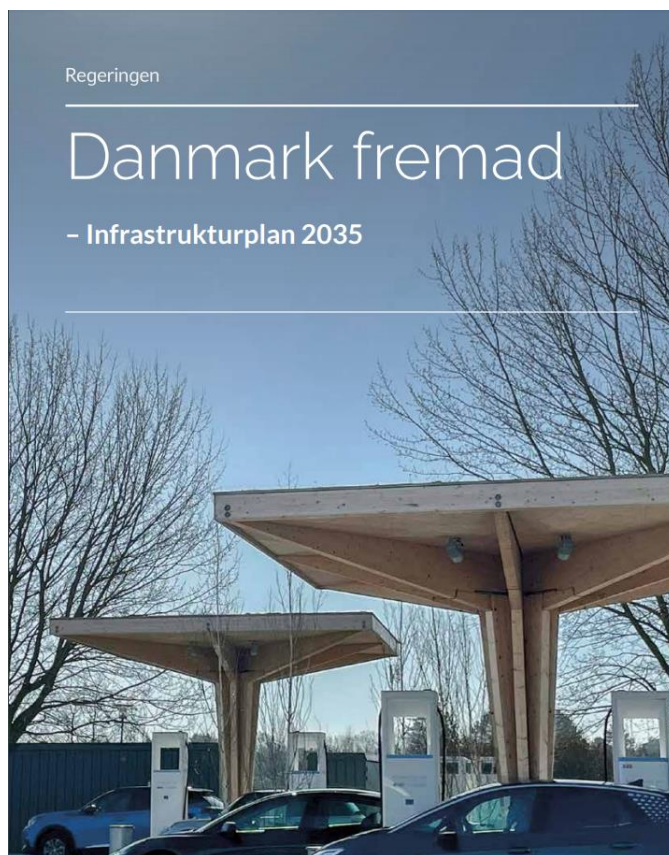
Høring om Eldrup-kommissionens delrapport 2 vedr. udbygning af ladeinfrastrukturen

Taler vi om grønne biler, taler vi også om ladeinfrastrukturen i Danmark. Det giver sig selv, at hvis ikke man kan lade sin bil op, så forsvinder incitamentet til at investere i fremtidens grønne biler. I april deltog jeg i en høring om Eldrup-kommissionens delrapport 2 vedrørende udbygningen af ladeinfrastrukturen. Vi kan ikke komme uden om, at bilen er et af de vigtigste transportmidler i Danmark, derfor skal vi sikre, at den i fremtiden også er grøn og miljøvenlig.



Regeringens infrastrukturudspil

Så skete det endelig! Regeringen har fremlagt deres infrastrukturudspil vedrørende de trafikale investeringer. Jeg har læst regeringens udspil i gennem og noteret mig, at mange af projekterne går igen i det tidligere udspil fra Venstre. Jeg er glad for, at Venstre har været med til at lave forarbejdet for regeringen, men jeg må erkende, at der er en del røde fingeraftryk i udspillet, som bekymrer mig. Den afgørende Hærvejsmotorvej er en af manglerne i regeringens udspil, men i de kommende forhandlinger vil jeg presse på, så vi kan få etableret denne nødvendige motorvej ned gennem Jylland. Til gengæld er der ikke brug for en ny jernbane ned gennem Østjylland og over Vejle Fjord for at vinde nogle få minutter i kortere rejsetid. Jeg håber og tror, at det før Sankt Hans lykkes at lande en bred politisk aftale, der gavner mobiliteten i alle dele af Danmark.



Rødt angreb på dansk landbrug

Helt på linje med Danmarks Naturfredningsforening kræver Enhedslisten nu, at der skal udtages 500.000 hektar landbrugsjord. Et areal svarende til Fyn og Bornholm tilsammen.

Det er fuldkommen urealistisk og et voldsomt angreb på danske landmænd og deres uundværlige produktion. De seneste seks år er det lykket at udtage 1.500 hektar mod kompensation til landmændene. Det er ufatteligt at DN og EL vælger at komme med et så ekstremt og fundamentalistisk forslag.



Historisk indkøb af fremtidens tog

Jeg kipper med flaget for denne gode nyhed. I kølvandet på IC4 skandalen er det rigtig godt nyt, at DSB køber nye, velafprøvede, elektriske togsæt til levering fra november 2023 til april 2029 med idriftsættelse fra december 2024. Dermed kan dieseldrevne IC4 og IC3 tog blive udrangeret. Det er til stor gavn for passagerne og klimaet.



FAKTA:

DSB har i dag besluttet at bestille minimum 100 el-togsæt hos den franske togproducent Alstom. Togsættene kommer til at være rygraden i fremtidens togtrafik og skal efter planen

leveres fra 2024. Med ordren er en vigtig milepæl i omstillingen til en mere klimavenlig og bæredygtig kollektiv transport nået.

”Det er en historisk dag for DSB og for den kollektive transport i Danmark. Med bestillingen af nye el-togsæt kan vi se frem til at pensionere de aldrende dieseldrevne tog inden for en kort årrække. Allerede om cirka 3,5 år bliver de første el-togsæt leveret, og kunderne kan se frem til en mere effektiv togdrift med god komfort og højere punktlighed,” siger Peter Schütze, bestyrelsesformand i DSB.

Indkøbet af nye el-togsæt er den største investering i DSB’s historie, og den samlede investering beløber sig til over 20 milliarder danske kroner, når man tager det forventede antal togsæt og vedligehold af dem i betragtning. For at sikre det bedst mulige udbytte og en god overgang til kun at køre med el-togsæt, har der, helt fra indkøbet blev planlagt i 2014 været fuldt fokus på at købe en etableret og afprøvet produktplatform.

Alstom er blandt andet blevet udvalgt til at levere togene, fordi de har mangeårig og alsidig erfaring med leverancer af tog. De nye el-togsæt er bygget op om produktplatformen Coradia stream, som allerede er i passagerdrift i Italien. Togsættene, DSB bestiller, ligger desuden tæt op ad en løsning, der leveres til Holland og efter planen idriftsættes før leverancen til Danmark.

Som en del af udbuddet skal Alstom stå for at vedligeholde el-togsættene. For at kunne servicere og vedligeholde fremtidens nye tog er DSB i gang med at bygge to nye værksteder i Aarhus og København. De vil være 100 procent dedikerede til de nye togsæt og blive certificeret efter de højest mulige miljøstandarder.

Start på trafikforhandlingerne

I april var Venstres forhandlere på vej til det såkaldte sættemøde i Finansministeriet. Startskuddet på formentlig mange ugers intense forhandlinger om trafikale investeringer i hele Danmark frem mod 2035.

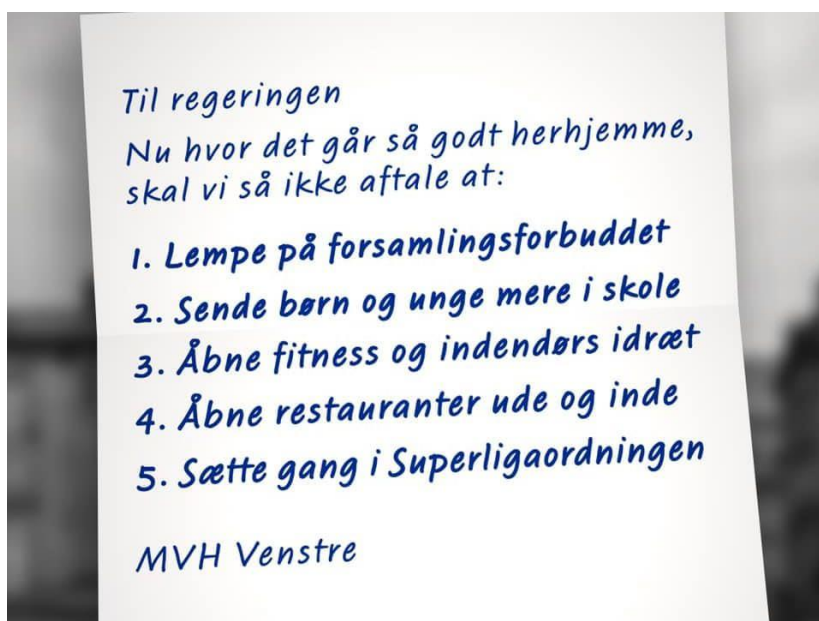
Mine gode kollegaer og jeg går konstruktivt ind til forhandlingerne med de overordnede mål om at opnå et sammenhængende Danmark i bedre balance, at afskaffe trængsel og tidsspilde i trafikken, og at bane vejen for fremtidens grønne transport. Vi er stærkt bevæbnede med gode argumenter og forslag.



Genåbningen af Danmark

Med afsæt i Venstres genåbningsplan indgik et bredt flertal i Folketinget en aftale om at genåbne Danmark. Det betød, at børn og unge kunne vende tilbage til klasselokalet den 6. april. Vi kunne også genåbne liberale erhverv og flere butikker som første skridt i genåbningen.

Vi har tidligere set, at det til tider hjælper at banke i bordet, når nedlukningen af samfundet er ude af proportioner. I april lykkedes det os, at få nogle blå og fornuftige fingeraftryk i genåbningsplanen. Det er til gavn for skoleelever og ikke mindst de hårdt ramte erhvervsdrivende. Jeg kan afsløre, at Venstre lægger op til, at vi tager et større skridt frem i genåbningsplanen end først planlagt. Det skal selvfølgelig ses i lyset af den stabile udvikling i smitten. Vi har delvist kunne genåbne samfundet, men vi er ikke helt i mål.



Politisk podcast med Cordua og Steno

I april deltog jeg også i Berlingskes podcast "Cordua og Steno" sammen med Thomas Jensen (S) hvor vi havde en transportpolitisk debat. Vi diskuterede bl.a. regeringens nye infrastrukturplan med forslag til investeringer i flere motorveje og jernbaner. Det var en givende og sober debat. Du kan finde podcasten [her](#).



Walk and Talk på havnefronten

Tom Brandt fra 3F og Anders Hundahl fra Asfaltindustrien og jeg gik en tur ved havnefronten i København. Vi fik bl.a. drøftet trafikale egoisme, hvor 3F yder en prisværdig indsats for at værne om vejarbejderne i forhold til hensynsløs og farlig kørsel ved vejarbejde. Her gør 3F og Asfaltindustrien en godindsat. Ved samme lejlighed fik jeg mulighed for at overrække bogen "Stop trafikale egoisme", hvor jeg selv er medforfatter.



Feltbesøg på trækstien langs Gudenåen og Svostrup – med fokus på høj vandstand

Sammen med foreningen Dansk Vandløb besøgte jeg trækstien langs Gudenåen og Svostrup. Det er på tide, at alle gode kræfter samler sig, så vi kan få et tiltrængt fokus på en mere effektiv afledning af vand til havet, så der ikke breder sig sump og pilekrat i ådalene eller oversvømmelser i haver og kældre.



Vingården Glenholm ved Ranum i Vesthimmerland

I april var der også plads til et af de mere hyggelige feltbesøg. Jeg besøgte vingården Glenholm ved Ranum i Vesthimmerland, hvilket var en fantastisk oplevelse, som jeg klart kan anbefale. Det er i alt sin enkelthed et skønt og smagfuldt sted. Det er Danmark, når det er dejligst.



Forsvarschefen skal have helhedsansvaret tilbage

Af Kristian Pihl Lorentzen, MF for Venstre, Hermelinvej 4, Ans

Læserbrev: Forsvarschefen (FC) er general og øverstbefalende for Danmarks væbnede styrker. En af FC mest centrale opgaver er at give politikerne militærfaglige råd og anbefalinger. Desuden er FC ansvarlig for opstilling af forsvarets operative kapaciteter.

Vi har med den nuværende socialdemokratiske forsvarsminister desværre set en række eksempler, der viser, hvor skadeligt det er, når en minister detailstyrer forsvaret og kontrollere forvarschefen og hans kommunikation meget nøje. Det kan i sidste ende præge det militærfaglige beslutningsgrundlag og politisere forvarschefens rolle. Det er dybt uhensigtsmæssigt, og det skal der laves om på.

Venstre forslår at give forvarschefen helhedsansvaret for den overordnede planlægning, økonomistyring og ressourceallokering af forsvaret tilbage. Det forsvandt i 2013, da et rødt flertal under den daværende socialdemokratiske regering, ændrede på Forsvarets organisering, hvilket var en betydelig svækkelse af forvarschefen - men en styrkelse af Forsvarsministeriets departement.

Venstre ønsker at give FC helhedsansvaret for Forsvaret tilbage. Herunder ansvaret for de ressourcer, der er afgørende for at levere de operative kapaciteter. Vi har brug for at have en FC, der kan give et helstøbt, objektivt og selvstændigt militærfagligt råd uden at blive set over skulderen af forsvarsministeren, som det er tilfældet i dag.

Morgenmøde med Ulrik Wilbek

Sammen med Thomas Jensen MF'er for Socialdemokratiet var jeg til morgenmøde i Viborg med Ulrik Wilbek, hvor vi havde fokus på trafikalinfrastruktur.

Borgmesteren gav Thomas og jeg lektier for, hvor vi fik besked på at sørge for bedre veje til Viborg. Viborg skal i mine øjne være en motorvejsby, og så skal vi opgradere Rute 26. Det er det, Midtjylland og Viborg har brug for.



Feltbesøg hos JP GROUP i Viborg

Sammen med min kollega fra Socialdemokratiet Thomas Jensen, besøgte vi i april JP GROUP. Her så vi en spændende nyhed, der er under udvikling. Der var nemlig tale om en tyverisikker cykelparkeringsboks til bl.a. stationer. Desuden fik vi også indblik i virksomhedens omfattende arbejde med

vedligeholdelse af togsæder samt produktion af el-køretøjer. Udover Thomas Jensen deltog også erhvervsdirektør Henrik Hansen og formanden for Viborg Egnens



Erhvervslaug, Finn Kjærgaard. En stor tak til direktør Martin Pedersen for det interessante besøg. **Vi fik klar besked med derfra: Byg bedre veje til Viborg, herunder en Hærvejsmotorvej!**

Feltbesøg i Mønsted og Daugbjerg

I anledningen af mit feltbesøg i Mønsted og Daugbjerg vil jeg takke de lokale borgere, der mødte frem for at fortælle om behovet for en cykelsti langs statsvejen mellem Daugbjerg og Mønsted. Foruden mig selv deltog også Thomas Jensen (S). Jeres stærke argumenter er hørt!



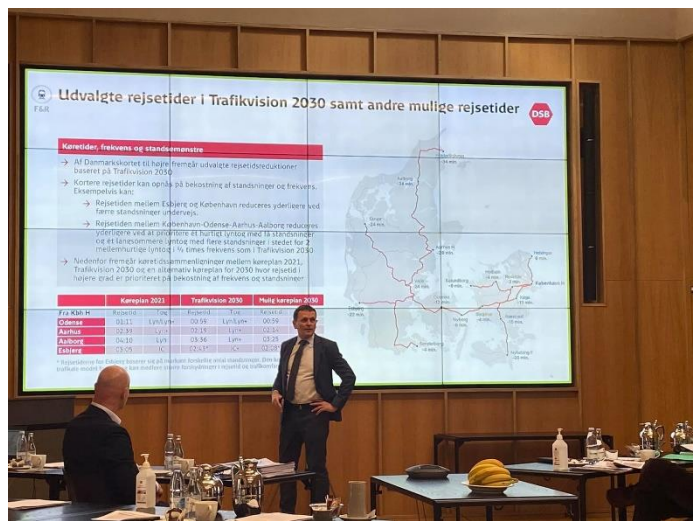
Feltbesøg hos Mascot International i Pårup

Sammen med Jakob Ellemann-Jensen, borgmester Ib Lauritsen og MF Carsten Kissmeyer besøgte jeg Mascot International i Pårup. Der blev sat klart fokus på det påtrængende behov for en jysk parallelmotorvej også kendt som Hærvejsmotorvejen. Det var en fornøjelse at opleve den direkte opbakning i forbindelse med en forhåbentlig kommende etablering af en parallelmotorvej.



Teknisk gennemgang i transportministeriet

I april fik vi også sat gang i det første af mange tekniske gennemgange som led i infrastrukturforhandlingerne. Når vi har alle fakta på bordet i løbet af april og maj måned, vil de egentlige politiske forhandlinger om en masterplan for investeringer frem mod 2035 begynde. Men vi skal først have fakta på bordet. En af de tekniske gennemgange jeg deltog i, havde bl.a. fokus på den



kollektive transport. DSBs direktør Flemming Jensen redegjorde for trafikvisionen 2030, som bl.a. indebærer kortere rejsetid, flere togafgange, flere togafgange, flere tog til tiden, og øget komfort. Der er behov for en bedre jernbane, og jeg ser gerne en kulegravning af den danske jernbane, så vi kan få kastet lys over de mange udfordringer, som er forbundet med den.

Genåbning af vores dejlige land

Af Kristian Pihl Lorentzen, MF for Venstre, Hermelinvej 4, Ans

Læserbrev: Med afsæt i Venstres genåbningsplan indgik et bredt flertal i Folketinget før påske en aftale om at genåbne Danmark. Det betød, at børn og unge kunne vende tilbage til klasselokalet den 6. april. Her kunne vi også genåbne liberale erhverv og flere butikker som første skridt i genåbningen.

Nu fortsætter forhandlingerne med partierne, hvor vi skal forhandle om næste fase af genåbningen. Fra Venstres side lægger vi derfor op til, at vi tager et større skridt frem end oprindeligt planlagt set i lyset af den stabile udvikling i smitten.

Antallet af indlagte er faldet til det laveste siden slutningen af marts. Og samtidig bliver stadig flere danskere vaccineret hver dag. Selvom vi er begyndt at åbne Danmark, er der godt styr på smitten, og de dystre forudsigelser er gjort til skamme, fordi danskerne tænker sig godt om, tager hensyn til hinanden, bliver testet og holder afstand.

Venstre peger på fem områder, hvor vi mener, der skal ske yderligere genåbning:

- 1) Lemp på forsamlingsforbuddet.
- 2) Send børn og unge mere i skole.
- 3) Åben indendørs idræt og fitness.
- 4) Åben restauranter ude og inde.
- 5) Sæt gang i superligaordningen.

Desuden skal vi sørge for, at der snarest muligt kommer gang i vores turisterhverv, herunder udlejning af sommerhuse til tyskere, nordmænd og andre udlændinge.

Takket være god og ansvarlig opførsel fra langt de flestes danskeres side, er der kommet styr på Corona-situationen. Nu er tiden inde til at vi kommer videre med genåbning af vores dejlige land.

Korstog mod de frie skoler

Af Kristian Pihl Lorentzen, MF for Venstre, Hermelinvej 4, Ans

Læserbrev: Den socialdemokratiske regering har ført an i et sandt korstog mod de frie skoler. Den foreslog i efteråret 2019 at sænke den såkaldte koblingsprocent fra 76 til 71 pct., hvilket ville betyde markant højere forældrebetaling for friskoler. Efter hårdt pres fra især Venstre blev forslaget dog droppet.



I sommeren 2020 var den gal igen. Her afsatte regeringen og dens røde støttepartier en pulje til ansættelse af flere lærere. Det gælder bare ikke lige netop de frie skoler. I praksis betyder regeringens frihedsfjendske politik, at den såkaldte koblingsprocent sænkes, og at de frie skoler dermed kommer til at gå glip af ca. 1.000 kr. per elev årligt. Konkret i Viborg Kommune rammer det Hald Ege Fri- og Efterskole, Friskolen i Karup/Kølvrå, Gudenådalens Friskole, Tange Kristne Friskole, Mammen Friskole, Vejrumbro Friskole, Viborg Private Realskole, Friskolen i Viborg, Langsø Friskole, Bjerregrav Friskole og Nørreåskolen.

En sådan politik underminerer det frie skolevalg. Det er Venstre meget imod. Og vi vil fremadrettet kæmpe mod de røde partiers ideologiske korstog mod de frie skoler. Friheden til at vælge skole er for mig helt afgørende i det danske samfund. Venstre vil sikre, at værdierne bag de frie skoler kan udfolde sig optimalt

Besøg hos LOF Midtjylland

Jeg besøgte også LOF Midtjylland i Viborg, hvor jeg fik en god snak med den daglige leder Lone Husted. Sammen med de øvrige folkeoplysningsforbund yder LOF en fornem indsats til gavn for den vigtige folkeoplysning i vores samfund i form af spændene og nyttige kurser, foredrag, debataftræk og meget andet. Jeg glæder mig til et fortsat godt samarbejde.



Feltbesøg hos virksomheden AC Group i Viborg

Det var en stor fornøjelse at besøge virksomheden AC Group i Viborg, hvor jeg havde en god dialog med den administrerende direktør Claus Anker Christensen. Jeg fik nogle klare meldinger om, hvad der skal til for at sikre investeringer, beskæftigelse og bosætning i Viborg og andre dele af Jylland. Vi drøftede selvfølgelig også den så afgørende midtjyske motorvej - også kendt som Hærvejsmotorvejen.



Engagerede landbrugselever

Vi må ikke tabe dansk landbrug på gulvet. Landbruget spiller en altafgørende rolle i det danske samfund, og det er ikke kun i form af fødevarerproduktion, men også når det kommer til jobskabelse. Det var derfor en ære for mig at være gæstelærer i samfundsfag på



Asmildkloster Landbrugsskole for svine,- kvæg,- og planteklasserne. Det er dejligt at opleve et så stort engagement og spørgelyst blandt de mange elever. Vi må og skal værne om dansk fødevarerproduktion, og vi skal turde at satse på forskningen inden for landbruget. Det er vejen frem, og hvor der er vilje er der vej.

Feltbesøg med fokus på malkekøer og kvælstof

Mælkeproducent Jakob Gade i Skals og Landboforeningen Midtjylland introducerede mig for dansk mælkeproduktion. Jakob Gade har omkring 400 røde malkekøer, som producerer frisk kvalitetsmælk til Arla, hvor dyrevelfærd er i højsædet. Vi fik også drøftet den store udfordring med at forbedre vandmiljøet i Hjarbæk Fjord. Her er der brug for at tænke nyt med lokalt forankret løsninger, der kunne gennemføres som led i et frikommuneforsøg på området.



Opgradering af landets rastepladser

Af Kristian Pihl Lorentzen, MF og transportordfører for Venstre, Hermelinvej 4, Ans

Læserbrev: Rastepladserne langs statsvejnettet lever ikke op til den standard man kan forvente i et rent og rigt land. Mange steder savnes toiletter, hvor de vejfarende kan forrette deres nødtørft. Resultatet er særdeles uhumskt i form af menneskelige efterladenskaber i buskadset. Andre steder er mangler der affaldsstativer med det resultat, at mange smider deres affald i naturen eller på rastepladsen. Bænke og borde kunne også medvirke til at befolkningen får mere ud af rastepladserne. Endelig er der brug for at udvide kapaciteten på flere af rastepladserne langs motorvejene, så lastbil- og buschauffører har mulighed for at holde deres lovbefalede pauser og hvil uden at risikere en P-bøde.

Venstre går derfor til de kommende trafikforhandlinger med at ønske om, at der afsættes en pulje på 200 mio. kr. til opgradering af standarden og kapaciteten på de statslige rastepladser. Vi kan ikke være de nuværende forhold bekendt. Hverken overfor os selv eller de mange besøgende turister, der gerne skulle opleve Danmark som en rent og pænt

land. Bilisterne betaler 50 milliarder kroner om året i afgifter. Kun en brøkdel heraf bruges på vedligehold og anlæg på vejnettet. Så det skulle der nok kunne blive råd til.

Feltbesøg hos B.E. Installationer i Viborg

Sidst i april fik jeg en god snak med Erik Kønigsberg, som er direktør i B.E. Installationer i Viborg. Her oplever de travlhed, hvilket er godt nyt for virksomheden. Erik var fuldkommen klar i sine forventninger til

Christiansborg: *Sørg for at få bygget den Hærvejsmotorvej!* Det er dejligt med klar tale. Eriks ønske vidner om, hvor vigtig Hærvejsmotorvejen er for

mange virksomheder i det midtjyske og resten af Jylland. Jeg lytter til virksomhederne, og vil tage kampen for Hærvejsmotorvejen med ind på mit kontor på Christiansborg.



Der er behov for en national råstofstrategi

Det var med en viljestyrke fra en anden demission, da jeg talte fra Folketingets talerstol. Med beslutningsforslaget om en nationalråstofstrategi vil Venstre igangsætte



arbejdet med at udarbejde en råstofstrategi, som skal sikre et overblik over de jomfruelige råstoffer til lands og til vands. Der skal nemlig sikres en langsigtet forsyning af råstoffer. I kan se mig tale fra talerstolen [her](#).

Skæbnestund for dansk landbrug

I udgangen af april kom regeringens landbrugsudspil endelig op af skuffen. De har puttet med det længe, og det kan man jo egentlig godt forstå, efter vi nu har set resultatet. For udspillet vil i sin rene form koste tusindvis af arbejdspladser i vores fødevareerhverv.



Det vil gå ud over arbejdspladser på vores mejerier, slagterier, i vores laboratorier og mange andre steder, fordi det vil lukke gårde og fjerne de råvarer, som er helt afgørende for, at vi kan holde vores velfungerende styrkeposition på fødevarer i gang. Regeringen lægger op til, at det skal koste fødevareerhvervet dyrt samt gøre Danmark fattigere.

Fokus på en mere attraktiv jernbane

Jernbanen skal forbedres, og i april havde vi en rigtig god debat om den danske jernbanesektor. Vi bevilliger enorme beløb til jernbanen hver år. I 2021 var beløbet på 10 milliarder kroner. Problemet er bare, at passagerne ikke oplever den service og kvalitet i togdriften, som man burde forvente. Der er brug for politisk fokus og handling.



Glædeligvis er der enighed om dette på tværs af partier, herunder Venstre og SF. Det Konservative Folkepartis og Dansk Folkepartis transportordførere og jeg fremsatte et beslutningsforslag, som omhandlede kulegravningen af den danske jernbane, så vi kan få kastet lys over de problemer, som bl.a. rammer de mange pendlere og passagerer.

Kristians kommende aktiviteter:

1. maj	"1. Maj hygge" i Ans med gode kammerater.
3. maj	Møde i Miljø- og Fødevareklagenævnet (Viborg).
4.-6. maj	Møder på Christiansborg
7. maj	Trafikforhandlingsmøder. Feltbesøg i Børkop.
10. maj	Feltbesøg med Eva Kjer ved E20 ved Kolding, Feltbesøg ved Fredericia Havn. Feltbesøg i Ribe
11. maj	Møde i Transportudvalget. Møder i Jylland.
12. maj	Feltbesøg ved Fiskbæk Bro. Møde på Jyllandsringen vedr. støj
13.-16. maj	Kr. Himmelfartsferie
17. maj	Møder i Jylland
18. maj	Møde i Transportudvalget. Møde med Københavns Lufthavn.
19. maj	Fødselsdag – Kristian Pihl Lorentzen 60 år (aflyst pga. corona)
20. maj	Sejltur med By og Havn
22.-24. maj	Pinseferie
25.-26. maj	Møder på Christiansborg. Trafikforhandlinger.
26. maj	Afslutningsdebat
27. maj	Feltbesøg i Midt- og Vestjylland. Aften: Møde hos Venstre i Viborg Kommune.
28. maj	Møder i Silkeborg.
29. maj	Møde med Venstres Ungdom
31. maj	Møde i Miljø- og Fødevareklagenævnet.
5. juni	Grundlovsdag. Min datter Julie fylder 34 år.

Med venlig hilsen



Kristian Pihl Lorentzen