

VENSTRE



KRISTIAN PIHL LORENTZEN

Nyt fra Borgen Januar 2014



Nyhedsbrev fra Kristian Pihl Lorentzen
- Folketingsmedlem og trafikordfører for
Venstre

Mail: ykrlo@ft.dk

Hjemmeside: www.kplorentzen.dk

Telefon: 27522818

Hvor der er VILJE, er der VEJ!

Besigtigelse af E45 ved Hatting

Sammen med Troels Lund Poulsen besøgte jeg fredag den 3/1-14 borgmesteren i Horsens, Peter Sørensen. Besøget handlede om Horsens Kommunes ønske om en ny tilslutning/afkørsel ved motorvej E45 ved Hatting.



Venstre kræver bedre og billigere togdrift

Det er Venstres klare mål, at vi skal have en bedre og billigere togdrift i Danmark - til gavn for passagerne og skatteyderne. Et af de afgørende midler til at nå dette mål er mere konkurrence på banen frem for at holde fast i DSB's monopol på 85 pct. af togdriften. Det er et stort paradoks, at skatteyderne betaler DSB i omegnen af 4½ mia. kr. om året samtidig med, at billetpriserne stiger, og passagerens tilfredshed viger. Dette paradoks kan og skal vi håndtere politisk.

10-årig udbudsplan

Venstre foreslår sammen med andre blå partier, at der udarbejdes en 10-årig plan for udbud af togdriften i passende pakker, så vi sikrer en god sammenhæng i togkørslen. Desuden skal vi i udbudsplanen tage højde for planlagte anlægsarbejder på jernbanen, herunder elektrificeringen og udrulningen af det store signalprojekt. Derfor skal vi ikke udbyde det hele på en gang. I forbindelse med de enkelte udbud er det vigtigt, at vi politisk definerer den service og de rettigheder, som passagererne som minimum har krav på. Eksempelvis i forhold til overholdelse af køreplaner, der skal opfattes som et løfte til passagerne. Desuden skal der levnes plads til, at de vindende operatører selv udvikler deres service - ganske på samme måde, som da Arriva indførte internetadgang i deres tog.

Spørg til prisen - både på fede og magre strækninger

Planen vil indebære, at vi senest i 2024 har fået spurgt til prisen på alle strækninger i Danmark. På nogle af strækningerne skal operatørerne have penge for at køre tog, fordi passagergrundlaget er tyndt. Men da vi ubetinget ønsker et sammenhængende Danmark, skal der fortsat køres tog til Tønder, Thisted og Frederikshavn. På andre strækninger er passagerpotentialt så stort, at operatører skal betale for at få lov at køre med tog med deraf følgende billetindtægter. Det gælder for S-togsdriften i hovedstaden samt strækningen mellem Aarhus og København. I begge tilfælde er det vigtigt at få fair konkurrence med deraf følgende bedre service til en billigere pris.

Udbred et fantastisk resultat

Det er bevist i praksis, at der er store gevinster at høste gennem mere konkurrence. Rigsrevisionen har gransket resultatet af udbuddet i Midt- og Vestjylland. I perioden fra 2003 til 2010 har staten, og dermed skatteyderne, sparet mere end 300 mio. kr. samtidig med, at servicen til passagererne har fået et mærkbart løft. Dette fantastiske gode resultat skal vi naturligvis brede ud til resten af landet i de kommende år. Men på en klog måde, så vi sikrer kvalitet, sammenhæng og fair konkurrence på banen. Vi skal også tage ved lære af erfaringerne i andre EU-lande, hvor konkurrence på banen har medført bedre og billigere togdrift samt vækst i antallet af passagerer.

Lyt til produktivitetskommissionens råd

Senest har regeringens produktivitetskommission anbefalet, at vi politisk beslutter os for mere konkurrence på banen, så vi øger effektiviteten. Jeg noterer med tilfredshed, at DSB's nye ledelse har igangsat en målrettet genopretning og effektivisering af den store gælds-tyngde og ineffektive virksomhed. Det er også nødvendigt, hvis DSB skal have nogen

eksistensberettigelse på længere sigt. I alle dele af samfundet er vi nødt til at effektivisere og køre længere på literen. Det gælder også for togdriften, der kan få et nyt spring fremad gennem øget konkurrence. Det kan derfor undre, at transportministeren ignorerer produktivitetskommissionens råd og i stedet lægger op til en forlængelse af DSB's monopol, når de nuværende togkontrakter udløber i 2014 og 2015. Jeg håber dog fortsat, at regeringen er indstillet på at indgå en bred politisk aftale i foråret 2014 om mere konkurrence på banen i de kommende år.

DSB som privat operatør

Venstre ønsker også, at DSB omdannes til et aktieselskab, der på sigt slipper for de snærende, tætte bånd til staten ved at private investorer gradvist køber andele i selskabet. Et fuldt privatiseret og effektiviseret DSB vil stå langt stærkere i fremtidens skærpede konkurrence på banen i kølvandet på EU's fjerde jernbanepakke. Tiden er inde til at sætte klare politiske pejlemærker for togdriften med hensyn til service, organisering og effektivitet. Det har passagererne, skatteyderne og de ansatte hos DSB krav på. Det handler ikke om ideologi. Det handler om sund fornuft og rettidig omhu.

Venstre: Veje til Vækst

Regeringens Produktivitetskommission har den 8/1-14 fremlagt en række anbefalinger til forbedret infrastruktur i Danmark. Fokus er for ensidigt på økonomi.

Det er fornuftigt, at kommissionen opfordrer regeringen til i højere grad at investere i projekter, der også er en god forretning for samfundet som helhed. Men vi skal huske på, at infrastrukturen jo er det, der binder hele landet sammen. Og det er uhyre vigtigt, at vi sikrer borgerne og erhvervslivet mulighed for effektiv transport i hele Danmark. Jeg er dog glad for, at kommissionen opfordrer til flere investeringer i vejnettet samt en mere langsigtet og helhedsorienteret trafikplanlægning.

Regeringen har et alt for ensidigt fokus på den kollektive trafik på bekostning af bilisterne og en effektiv godstransport på vejene.

Kommissionen foreslår desuden forsøg med roadpricing og øgede trængselsafgifter, og det er ikke aktuelt på kort sigt.

Vi vil ikke kaste os ud i et dyrt teknologisk eksperiment. Forudsætningen for indførelse af intelligent roadpricing på længere sigt er, at det bliver et velafprøvet, pålideligt og billigt system samt at det ikke bliver dyrere at være bilist i Danmark. Danskerne betaler i forvejen verdens højeste bilskatter.

V: Modulvogntog på hele statsvejnettet

De lange modulvogntog har efter flere års vellykket forsøg vist deres værd som en omkostningsreducerende og miljøvenlig løsning. Derfor er det klogt at satse på en snarlig udvidelse af det godkendte net, så modulvogntogene fremover kan køre lovligt og sikkert på hele statsvejnettet.

Samtidig skal vi smidiggøre den lokale virksomhedsordning, så vogntogene får mulighed for af- og pålæsning ved alle relevante erhvervsområder, havne, godsterminaler m.v. Det drejer sig om, at vi snarest udnytter det fulde potentiale i modulvogntogene, der klart styrker danske virksomheders konkurrencekraft landet over. Det handler dybest set om at bevare og skabe danske arbejdspladser.

På denne baggrund har jeg bedt ministeren om et økonomisk overslag over, hvad det vil koste i investeringer at få de resterende ca. 1000 km statsvej sikret til kørsel med modulvogntog.



Kilde til billedet: Frode Laursen (www.frode-laursen.dk/da/Elite+smiley.395.aspx)

Frihed under ansvar for unge trafikanter - knallertkørekort til 15-årige

Det vil styrke mobiliteten, hvis unge 15-årige må betjene en knallert med en max hastighed på 30 km/t. De fire blå partier (V, DF, LA og KF) fremsætter derfor et fælles beslutningsforslag om knallertkørekort til 15-årige frem for det nuværende lovkrav på 16 år.

Før regeringsskiftet gennemførte de blå partier en lovændring, der indebar knallertkørekort til 15-årige. Den røde regering trak lovændringen tilbage umiddelbart efter valget, og de fjernede dermed frihed under ansvar for unge trafikanter. Dette gør et beslutningsforslag fra de blå partier op med.

På nuværende tidspunkt er der ingen aldersbegrænsning på, hvornår det er lovligt at køre på en el-cykel, der har en max hastighed på 25 km/t. Ved køb af en el-cykel er der heller ikke krav om, at man skal igennem en form for køreprøve¹. At forbyde 15-årige at køre på en knallert med 30 km/t, på trods af, at de har været igennem uddannelse og prøver, er derfor direkte ulogisk. Ydermere skal det påpeges, at mange habile cyklister på moderne cykler nemt har en fart, der kan være højere end 30 km/t uden hverken prøve, undervisning eller aldersbegrænsning.

I dag ser vi, at over halvdelen af de 14-15-årige har prøvet at køre rundt på knallerter uden af have modtaget nogen form for undervisning, og at omkring 20 procent ejer en knallert selv.² Dette høje antal kan både have en forbindelse med de større afstande mellem byer i udkantsområder og forældrenes manglende forståelse for forbuddet om, at unge mennesker på 15 år ikke må køre på en lille knallert.

I Sverige og mange andre EU lande må man allerede på nuværende tidspunkt køre på en lille knallert som 15-årig, hvilket ikke har påvirket ulykkesstatistikkerne i en negativ retning - tværtimod³.

På denne baggrund foreslår de blå partier en lempelse af den nuværende lovgivning for knallertkørekort, hvilket i praksis kommer til at betyde, at 15-årige for fremtiden kan køre en lille knallert med en hastighedsbegrænsning på 30 km/t, hvis de modtager undervisning og består en reel køreprøve, hvor der er mulighed for at dumpe.

Med dette forslag kan trafiksikkerheden forbedres væsentligt, da unge efter grundig køreundervisning trænes i at færdes ordentligt og sikkert i trafikken allerede som 15-årige, og de dermed tidligere tilvænner sig at styre et motorkøretøj.

Forslaget om nedsættelse af aldersgrænsen skal ses i sammenhæng med, at der siden L 137 fra maj 2011 og l 117 fra juni 2012 er indført mange skærpende tiltag, som har lagt fokus på at forbedre færdselssikkerheden for unge knallertførere.

Venstre kæmper for danske arbejdspladser

For stort set alle danskere har det en helt afgørende værdi at have et job. Omvendt giver det naturligvis anledning til utryghed og frustration, når virksomheder bliver nødt til at gribe til afskedigelser på grund af manglende ordrer. Vi lever i en tid med benhård international konkurrence, der er blevet forstærket af den globale finanskrisen. Danske virksomheder er hårdt pressede i konkurrencen. Ikke kun fra Kina, Indien og Brasilien og andre fremadstormende lande. Men også fra nabolande som Tyskland og Sverige. Derfor et vi nødt at føre en politik, der styrker danske virksomheders konkurrencekraft, og som skaber fornyet vækst. Det er en ledetråd for Venstre at fjerne unødvendige byrder, barrierer og omkostninger, der tynger danske virksomheder og landmænd. Vi skal målrettet fjerne flere

¹ <http://www.cyklistforbundet.dk/alt-om-cykling/love-og-regler/udstyrsbekendgoerelsen#kap8>

² <http://politiken.dk/indland/ECE588746/scooterdreng-blaeser-paa-faerdselsloven/>

³ New Insight, *Vurdering af knallertpakkens effekter*, Rapport, august 2010, s. 33

skatter og afgifter, som tynger og koster job. Det kræver, at vi holder de i forvejen meget høje offentlige udgifter helt i ro, og at vi sørger for at få mest mulig effekt for skattekroneerne i form af kerneservice til borgerne. Det handler i sidste ende om at bevare og skabe danske arbejdspladser som grundlag for fremtidens velfærd. Desværre må jeg konstatere, at regeringen og Enhedslisten hellere vil øge verdens højeste offentlige udgifter endnu mere end at sikre danske arbejdspladser ude i virksomhederne. Venstre kæmper for at sikre de danske lønmodtagere et godt job i fremtidens Danmark.

Er Togfonden en stor sejr?

SF har med transportminister Pia Olsen Dyhr i spidsen travlt med at udråbe den indgående aftale om Togfonden som en stor sejr for SF. Det er muligt. Men Togfonden er ikke en stor sejr for befolkningen. Herunder specielt ikke for de store dele af landet, hvor borgerne er totalt afhængige af deres bil for at passe deres arbejde og få fritidslivet til at hænge sammen. Disse titusinder af borgere får ikke gavn af Togfonden. De har nemlig brug for at få udryddet flaskehalse på vejnettet og for bedre veje, der kan skabe fornyet vækst i deres område. Også erhvervslivet sukker efter bedre veje, der kan give lavere transportomkostninger og sikker logistik for deres råvarer og færdige produkter. Når man ser på den luftige finansiering af Togfonden, så går det helt galt. Regeringens egne beregninger fra før jul viser, at der allerede frem mod 2020 er et hul i fonden på 2,5 mia. kr. på grund af faldende oliepriser. Hvor stort bliver så dette hul frem mod 2042, der er den samlede finansieringsperiode for Togfonden? Det gør altid meget ondt på befolkningen i form af ekstra skatter eller besparelser, når sådanne milliardhuller skal lukkes. Dertil kommer, at der med Togfonden spilles hasard med tusindvis af danske arbejdspladser i offshore olieindustrien. Er det en politisk sejr at spendere penge, der slet ikke er kommet i kassen - dvs. at sælge skindet før bjørnen er skudt? Næppe. Vist er der gode elementer i Togfonden. Det skulle der jo gerne være, når man fordeler 28 mia. kr. Elektrificering af banen er positivt. Det skulle gennemføres under alle omstændigheder i kølvandet på den IC4 skandale, som SF og andre røde partier stod fadder til i 1999. Til gengæld er der tale om særdeles dyrekøbte minutter mellem Aarhus og Odense. Specielt fordi der ikke er afsat en krone til de hurtige eltog, der efter planen skal køre i landstrafikken. Denne store milliardregning har regeringen væltet over på fremtidens passagerer, selvom billetpriserne fx mellem Aalborg og København i forvejen er meget høje. Jeg har også en antagelse om, at mange nordjyder, herunder ikke mindst de lodsejere, der lever i uvished, hellere så fremdrift omkring Den 3. Limfjordsforbindelse, ikke opfatter Togfonden som en stor sejr og en klog prioritering. Her har netop SF et stort ansvar for, at vi endnu ikke er kommet videre i processen. Konklusion: Togfonden er muligvis en dyrekøbt og kortsigtet sejr for SF, men den er ikke en sejr for befolkningen.

Prisstigninger vækker vrede

Fra den 19/1-14 har DSB og Arriva hævet priserne for kort og billetter. Jeg er oprørt over prisstigningerne, der kan betragtes som endnu et løftebrud fra regeringen side. Samtidig forudser jeg, at der fremover kommer flere og endnu voldsommere prisstigninger.

Regeringen gik til valg på billigere kollektiv trafik. Nu oplever vi igen et eklatant løftebrud fra regeringens side, når DSB og Arriva i dag sætter priserne på pendlerkort op med gennemsnitligt 2,5%, mens billetpriserne stiger med i gennemsnit 1,3%

Jeg under mig også over, at man sætter priserne op i en tid, hvor man ikke ligefrem kan sige, at servicen er i orden.

Det må undre ikke mindst pendlerne, at man føler sig nødsaget til at hæve billetpriserne, for servicen er jo ikke ligefrem i top. For mange aflysninger og forsinkede tog er desværre hverdagskost for mange pendlere. Det kan de simpelthen ikke være tjent med.

Endelig er der i den netop indgåede aftale om Togfonden ikke er sat en eneste krone af til nye tog, og det vil betyde yderligere prisstigninger.

Ifølge aftalen er det togoperatørerne f.eks. DSB, der skal betale for nyt materiel. Derfor er jeg ikke et øjeblik i tvivl om, at danskerne kan se frem til yderlige voldsomme stigninger i priserne på kort og billetter i den kollektive trafik - stik mod regeringens løfter.

Studietur med Linie 888 og Mols-Linien

Onsdag den 22/1-13 var jeg på sejrende virksomhedsbesøg hos Linie 888 og Mols-Linien sammen med Transportudvalget.

Vi fik under dagens feltbesøg ved selvsyn konstateret, at der efter åbningen før jul af den nye motortrafik mellem Holbæk og Vig er opnået en mærkbar reduktion af rejsetiden fra Aarhus og København via Kattegat (Mols-Linien). Rejsetiden er blevet reduceret med 15 minutter hver vej. Turen i Linie 888 bus fra Odden Færgehavn til Christiansborg blev tilbagelagt på 1 time og 20 minutter. Desuden fik vi en interessant orientering om Mols-Liniens nye store og miljøvenlige KatExpress færger, der har øget kapaciteten over Kattegat dramatisk.



Narkosalg ved fængsel skal stoppes

I en udsendelse fra TV/Midt-Vest den 12/12-13 krævede jeg stop for narkosalg ved fængsel. Du kan se udsendelsen her: <http://m.tvmidtvest.dk/smartphone/Nettv.aspx>

Jeg er vred over, at der ikke er blevet gjort mere for at stoppe åbenlys indsmugling af stoffer til åbent fængsel. Det er et emne, som kræver den dybeste alvor, og derfor stillede jeg justitsministeren følgende spørgsmål:

”Hvad agter ministeren at foretage sig i anledning af, at der ved det åbne fængsel Kærshovedgaard ved Ikast ifølge naboer til fængslet foregår åbenlys indsmugling og salg af narko til de indsatte uden at der skrives ind fra Kriminalforsorgens eller Politiets side?”

Som en opfølgning på mit spørgsmål har ministeren sørget for, at der er aftalt et møde mellem ledende medarbejdere fra politikredsen og Kærshovedgaard. På mødet skal det drøftes, om der ved fælles initiativ kan iværksættes yderligere tiltag omkring bekæmpelsen af narkotika i fængslet.

Vi skal ikke stiltiende acceptere åbenlys indsmugling af narko til et fængsel, og derfor er jeg meget tilfreds med, at politikredsen skal mødes med Kærshovedgaard.

Du kan læse justitsministerens svar her:

[http://www.ft.dk/samling/20131/almdel/REU/spm/297/svar/1105705/1325305/index.htm?
/samling/20131/almdel/REU/spm/297/svar/1105705/1325305/index.htm](http://www.ft.dk/samling/20131/almdel/REU/spm/297/svar/1105705/1325305/index.htm?/samling/20131/almdel/REU/spm/297/svar/1105705/1325305/index.htm)

Jeg glæder mig over, at politiet nu sætter fokus på det helt uacceptable salg af narko ved fængslet.

Station Danmark A/S

På mit store togtogt Danmark rundt i sommeren 2012 fik jeg lejlighed til at sætte mig grundigt ind i situationen omkring de mange jernbanestationer. Nogle af de 298 stationer, som DSB råder over, er i flot stand og står som præsentable ”indgangsporte” til jernbanen. Det gælder eksempelvis Fredericia Station, der bl.a. har en indbydende, lys og ren tunnel under perronerne. I den anden ende af skalaen kan jeg nævne Holbæk Station, der i juli 2012 var præget af års slitage samt en skummel tunnel med grafitti og en udpræget stank af urin.

National stationsplan

Jernbanen fortjener en ensartet høj standard, når det gælder stationerne. Det kræver, at vi i en national stationsplan får kortlagt status for alle stationer og udarbejdet en samlet plan

for opgradering af bygningerne til en god standard. Desuden skal der i planen indgå et tilstrækkeligt antal P-pladser ved hver eneste station, så det bliver lettere og mere attraktivt for pendlere at tage toget. Der er også brug for øget fokus på behovet for ordentlige og hygiejniske toiletforhold ved stationerne. De steder, hvor et løft af renholdelsen er påkrævet, kunne man passende undersøge mulighederne for, at der i samarbejde med de stedlige kommuner indsættes kontakthjælpsmodtagere, som under kyndig ledelse i et nyttejob kunne gøre god fyldest ved en ekstraordinær rengøring af uhumske og uindbydende stationer.

Istandsættelse eller nedrivning

I forbindelse med udarbejdelsen af en national stationsplan skal man også tage stilling til hver eneste station - strækning for strækning. Skal selve stationsbygningen bruges til jernbaneformål? Svaret er givetvis JA for alle de større stationsbyers vedkommende. Andre steder er svaret NEJ. Ikke fordi togene skal ophøre med at standse, men fordi forholdsvis få passagerers behov i ventetiden kan opfyldes med læskure m.v. på selve perronen. Hvis svaret er NEJ, så er der igen to muligheder: Enten skal bygningen nedrives, specielt hvis den i forvejen er i meget dårlig stand. Eller bygningen skal istandsættes til en præsentabel standard og benyttes til andre formål såsom udlejning til liberalt erhverv eller indretning af lejligheder.

Lad private komme på banen

Jeg tror ikke på, at DSB eller Banedanmark som statslige virksomheder er de bedste til at stå for fremtidens drift af stationerne. DSB skal koncentrere sig om at levere en bedre og billigere togdrift. Banedanmark skal koncentrere sig om opgaven som jernbaneinfrastrukturforvalter. I stedet skal vi lade private investorer i form af pensionsfonde og andre interesserede komme på banen ved oprettelse af et selskab, "Station Danmark A/S", der har til formål at eje og drive alle de stationer, som ikke skal nedrives. Et sådant A/S kunne overtage stationerne fra DSB til markedspris efter et udbud, hvor der er indarbejdet klare betingelser vedr. bygningernes og P-pladsernes funktion samt



husleje i forhold til togdriften. Resten af bygningsmassen skal sættes pænt i stand og udlejes på kommercielle vilkår. Nettoprovenuet ved salg af stationerne kan passende bruges til nedbringelse af den store gæld hos DSB. Det samme gælder provenuet for frasalg af nedlagte godsterminaler og nedlagte sporarealer m.v. ved stationerne.

Det er på høje tid, at vi får nytænkning på banen.

Morgenfriske trafikordførere i DR studiet

Mandag den 27/1-15 deltog jeg i en P4 morgendebat med min radikale trafikordførerkollega, Andreas Steenberg om bl.a. Togfonden, vejinvesteringer og udviklingsbistand. Jeg takker for en rigtig god debat.



Erhvervsmøde i Viborg

Mandag den 27/1-15 deltog jeg i et erhvervsmøde på Mercantec i Viborg, hvor jeg bl.a. gav en politisk opdatering fra Christiansborg. Derudover opfordrede jeg kommunens erhvervsliv, borgmesteren og byrådspolitikerne til at komme på banen og presse på for en forbedret infrastruktur i nærområdet. Vi skal sammen kæmpe for Rute 26 og en principbeslutning for Hærvejsmotorvejen i 2014.



Fotograf: Morten Dueholm, Viborg Stifts Folkeblad

Her kan du se en oversigt over mine kommende aktiviteter:

Dato	Aktivitet
SØN 02 FEB	Møde i Ans om Tange Sø sagen.
MAN 03 FEB	Besøg i Midtjylland af Venstres miljøordfører Henrik Høegh. Fokus på Tange Sø, vandstand i Gudenåen og barrierer i planlovgivningen.
TIR 04 FEB	Møder på Christiansborg. Trafikordførerbesøg i Frederikssund.
ONS 05 FEB	Møder på Christiansborg. Aften: Gæstetaler hos ROTARY i Brædstrup.
TOR 06 FEB	Møder på Christiansborg. Møde i Transportministeriet.
07-12 FEB	Vinterferie i sommerhus ved Husum sammen med familien.
TOR 13 FEB	Foredrag i Ledernes Hovedorganisations seniorklub i Viborg.
FRE 14 FEB	Møde med Viborgegnens Liberale Erhvervslaug.
MAN 17 FEB	Trafikpolitisk debat hos TV MIDT-VEST. Tale ved V-årsmøde i Bjerringbro.
18-20 FEB	Møder på Christiansborg
FRE 21 FEB	Ordfører i folketingssalen på beslutningsforslag om knallert til 15 årige og kørekort til ældre borgere.
LØR 22 FEB	Tale ved årsmøde i Midtjysk Vognmandsforening (Viborg).
MAN 24 FEB	Besigtigelse af terrænet mellem Næstved og Rønnede mhp. VVM af ny vej.
25-27 FEB	Møder på Christiansborg.
FRE 28 FEB	Virksomhedsbesøg.
LØR 01 MAR	Tale ved årsmøde i Vestjyllands Vognmandsforening (Herning).
04-05 MAR	Trafikordførerbesøg på Bornholm. Fokus på fremtidens færgebetjening.
LØR 07 JUN	Min datter Julie skal giftes i Grønbæk Kirke.

Med venlig hilsen



Kristian Pihl Lorentzen