

meninger

Agderposten

Utgitt av Agderposten AS. Grunnlagt av Jens Svendsen i 1874. Opplag: 21 877
Sjefredaktør: Morten Rød
Nyhetsredaktør: Peer L. Andreassen
Kulturredaktør: Oddvar Paulsen
Redaksjonssjef: Yngvar Carlsen
Adm. direktør: Nils Kristian Gauslaa

37 00 37 00 eller debatt@agderposten.no

Begynnelsen på kanalen?

En lys idé har plutselig slått ned i en byplanleggers hode. Under arbeidet med Kanalplassen, som skal opprustes med blant annet mer grøntelementer, ny adkomst til Kilden og med en fast amfiscene, kan faktisk deler av Arendals gamle kanal mellom Pol-len og Kittelsbukta igjen se dagens lys. Steinsettingene langs kanalen er bevart under grunnen. Et første skritt er å bringe disse frem fra historiens mørke.

I første omgang ser byplanlegger Mike Fuller-Gee for seg at det ikke graves kanal med vann i full dybde, og heller ikke hele veien til Kittelsbukta. Likevel kan det innenfor budsjettet graves tilstrekkelig til at steinsettingene synes og bidrar til å forme byens historiske identitet. I bunnen kan det foreløpig plantes gressplen. Blir det senere politisk og finansielt mulig å fortsette kanalgravingen, har man noe å bygge videre på.



Arendal kommune graver på Kanalplassen. Byplanlegger Mike Fuller-Gee ønsker å blottlegge 20 meter kanal.

Drømmen om å gjenåpne kanalen i Arendal sentrum har eksistert siden Kanalselskapet for Arendals bymiljø ble etablert, etter at ideen ble lansert i samspill med bymiljøpioneren Erling Okkenhaug i Allgrønn – et miljø som også ble en inspirator i det videre arbeid. Midt på 1990-tallet laget Asplan Viak et større kanalprosjekt. Senere er det laget 3D-modeller som visualiserer kanalprosjektet, og sørger for at tanken holdes levende, selv om kommunens politiske flertall har stilt saken i bero i denne perioden.

Mye er sagt og skrevet om kanalsaken i de drøyt 20 årene den har versert. En aksjonsgruppe mot kanalplanene eksisterer også, slik at alle syn er kommet frem. Parallelt med debatten om kanaler har betydningen av stedsidentitet og omdømme blitt stadig klarere. Her hører kanalen med, både fordi den har vært viktig i utviklingen av byens sentrum og fordi sentrale møteplasser med vann som grunnelement øker trivselen. Og i konkurransen om tilflytting trenger vi å utforske og utvikle vårt eget særpreg.

Grunnloven

Et tilstrekkelig stort mindretall i Stortinget (88-80) avviste denne uken forslaget om å endre Grunnlovens paragraf 93, om avgivelse av suverenitet til et overnasjonalt organ. Dermed kreves det fortsatt tre firedels flertall for å melde Norge inn i et overnasjonalt organ. Forslaget tok sikte på å erstatte tre firedels flertall med to tredels, slik det kreves ved endringer i Grunnloven.

Spørsmålet om EU-medlemskap gjør saken mer betent enn den normalt skulle være.

Direktør Anders Roger Øynes i Nettbuss Sør AS, møter mediekritikken med å gjøre PFUs Vær varsom-plakats ord til sine: «Ord og bilder er mektige våpen. Misbruk dem ikke!»

Ord og bilder som våpen

SYNSPUNKT

Jeg viser til innspill fra busspassasjer, Gunstein Dalane, mandag 30. januar 2012, samt Agderpostens artikkel samme dag.

Under overskriftene «Buss-turer skremmer» og «er det trygt å reise med Sørlandsekspresen» kom det frem egenopplevde bussreiser, samt en del påstander som det er viktig for Nettbuss Sør å utdype ytterligere, samt gripe fatt i.

Først vil jeg understreke det jeg selv kommenterte mandag den 30. januar 2012: «Passasjerene skal selvfølgelig føle seg trygge på Sørlandsekspresen». Videre vil jeg si at vi hele tiden kan bli bedre. Vi gjør feil, lærer og forbedrer oss kontinuerlig. Dette er varemerke for Sørlandsekspresen og som har gjort oss til den ledende aktøren vi i dag er.

Hvordan kan jeg si dette?

Jo, hvert år gjennomfører vi kundeundersøkelser, hvor nettopp dette med kjørestil og reiseopplevelse måles konkret med et stort utvalg av spurte busspassasjerer.

I vår undersøkelse i oktober 2011, utført av Markedsføringshuset/Procontra, ble ca 400 busspassasjerer spurt om en rekke spørsmål, hvor ett av de mest sentrale spørsmålene er sjåførens kjørestil. Undersøkelsen bruker en skala fra 0-100, hvor en skår på 75 ansees som meget bra. Resultatet fra de ca 400 spurte busspassasjerene, bedømmer sjåførene på Sørlandsekspresen til en skår på hele 84. Dette gir et mer nyansert bilde på hvordan busspassasjerene på Sørlandsekspresen opplever sjåførene.

Vi kan ikke si at noe er rett eller noe er sant, men vår erfaring viser at et større utvalg gir et mer representativt svar. Vi bruker derfor et større utvalg i vårt forbedringsarbeid, slik at vi ikke lager overskrifter av enkeltepisoder.

Jeg synes derfor det er trist at Agderposten velger å gi et innlegg så vidt mye plass og at en hel yrkesgruppe blir generalisert og putt i bås.

Når Agderposten ringer og konfronterer meg med deler av innlegget, så blir fremstillingen en annen når det kommer på trykk. Det vet jeg, og det at jeg har fått uttale meg, legitimerer Agderpostens artikkel

– Slike hendelser må være unntak

ARENDAL: Klubbleder for Transportarbeiderforbundet i Nettbuss Sør, Yngvar Venemyr, mener slike episoder som Gunstein Dalane har opplevd, må være helt spesielle unntak. – Dette med lengste kjøretiden, så er i hver fall ikke versting der, mener han.



Fem minutter raskere enn for 25 år siden
ARENDAL: Da daværende Aust-Agder Trafikk selskap debuterte med Sørlandsbussen i november 1986, var reisetiden nøyaktig fire timer. Da var avgangen fra Arendal sentrum kl. 07.00 og ankomst plassen foran Oslo S kl. 11.00. Jernforturen gikk for پنج 11 minutter raskere. I dag, over 25 år senere, har Sørlandsekspresen en avgang kl. 07.00 fra Handbakken, altså nærmere E18, og den er inne klokken 11.05, selv om E18 er utbedret på disse årene.

– Bussturer skremmer

Han har brukt Sørlandsekspresen siden oppstarten, men nå er ukependler Gunstein Dalane skremt. Høy fart, pratning i telefon, sjåfører som kjører forbi stoppestedene og dulter inn autometen er noen av hans siste opplevelser med bussen.

TOR ELLINGSEN
Illustrasjon: Agderposten.no 31.01.12

62-åringen bor på Tjørnhøgda på Aklund i Risør og jobber hos Statens kartverk på Hæmfoss. Med en uke på Hæmfoss og en uke med hjemmekontor på Aklund.

«Er sjåførene trøtte og halvsover, siden de ikke husker å stoppe?»

STILLER SPØRSMÅL VED SIKKERHETEN: Flere episoder den siste tiden, får langpendler og busspassasjerer Gunstein Dalane til å stille spørsmål ved sjåførens holdninger og sikkerheten.

land, er ekspresbussen fra Vinterkjer til Lysaker en vesentlig del av jobbveiene hans.

– Jeg har foreslått Lysaker-ekspresen, men det er Sørlandsekspresen som passer best med avgangstidene, forteller Dalane.

Nå lurer han på om han får hva han betaler for. Flere episoder den siste tiden har fått ham til å føle seg utrygg.

Kjøretid forbi holdeplassen
På en av turene hjemover ryg, kjørte sjåføren forbi holdeplassen på Tangen ved Kragerø. Passasjerer som skulle av der, måtte gå frem til sjåføren og varsle at han ikke kom av.

– Da kjørte sjåføren i 100 km/t til fylkesgrensen og undde, deretter med samme fart tilbake til Tangen. Og så samme fart igjen til Vinterkjer. Et sjåførens trøtte og halvsover, siden de ikke husker å stoppe? Og hva med å legge i 100 km/t i 100-soner som det er på denne strekningen, spør Dalane. Han har håld med seg på speedometeret og ved å legge farten selv med GPS, målt den til 100 km/t, selv om bussen har 80 km/t som grense.

Prater i håndholdt mobil
Dalane reagerer også på sjåførens prat i håndholdt mobiltelefon, det øker ikke trygghetsfølelsen.

– Med den siste turen jeg hadde innover nå, kom det bak



det at den er sikker, og at vi som passasjerer føler oss trygge, være helt grunnleggende. Da må vi få våkne og opplyste sjåfører som overholder lover og regler, sier Gunstein Dalane.

Se også innspill, side 15

FAKTA
Ekspresbussen
Sørlandsekspresen, som sies av Nettbuss, var først ute med ekspresbussen mellom Sørlandet og Oslo. Under navnet Sørlandsbussen gikk første tur fra Kristiansand til Oslo 5. mandag 2. november 1986. Turen tok fire timer mellom Arendal og Oslo, og kostet 210 kroner, som tilsvarte 400 kroner i dag. Frokostpakke og kaffe fra selvbetjent automat var inkludert, og via sjåføren kunne det ringes fra automatisk mobiltelefon.

1 dag kjører Sørlandsekspresen, konkurransen og Lysaker-ekspresen strekningen, og de har til sammen om lag 15 daglige avganger.

UP tar mobilsjåfører

UP stopper årlig bussjåfører med håndholdt mobiltelefon.

Det bekrefter UPs distriktsjef i Agder og Rogaland, Øystein Kroghstad.

– Vi stopper noen sjåfører, og det er helt utvilsomt at de tør å føre bussen mens de prater i håndholdt mobil. Undersøkelser viser at det tilsvarende 0,8 i

– Skal føle seg trygge

– Passasjerene skal selvfølgelig føle seg trygge og vi har kurs og etterutdanning i sikker og komfortabel kjøring, sier Nettbussdirektøren.

Anders Roger Øynes understreker at sikker transport er helt grunnleggende og at Nettbuss investerer mye i etterutdanning av sjåførene i sikker, komfortabel og økonomisk kjøring.

– Og vi har svært lav toleranse for ulykker.



desolvatorer blant passasjerene fremhever de nettopp trygghet som en av fordelene med buss, forteller Øynes. Han sier at det kan forekomme enkeltfeil, og de vil svært gjerne få beskjed, men han legger til at det er et komplekst og dynamisk trafikkbilde som gjør at det kan skje hendelser som ikke oppleves som beklagelige.

– Vi har en stor produksjon og mange sjåfører, men på Sørlandsekspresen har vi svært erfarte

Faksimile av Agderpostens sak om Nettbuss 30. januar i år.

rent journalistisk. Jeg synes derimot at Agderpostens virkemiddelbruk er i overkant kraftig, og at det blir en svært subjektiv fremstilling.

I innlegget til Gunstein Dalane og i avisartikkelen fremmes det påstander som ikke kan henge i løse luften. En av disse påstandene er om det brer seg en kultur i Nettbuss?

En slik påstand vet alle er urimelig uten rot i virkeligheten, og påstanden minnet meg om teksten fra PFUs Vær varsom-plakat: «Ord og bilder er mektige våpen. Misbruk dem ikke!»

Alle yrkessjåfører er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsen, slik at en sikrer størst mulig sikkerhet for de reisende. Etterlevelsen av dette kontrolleres av Statens veivesen.

En annen påstand fremsatt av Gunstein Dalane var «Er sjåførene trøtte og halvsover, siden de ikke husker å stoppe?»

Igjen blir det en stigmatisering av en hel yrkesgruppe, som jeg finner svært urimelig. Selv regner jeg med at sjåfører kan være trøtte som alle oss

andre, men jeg tror neppe det forklarer disse episodene som det refereres til.

I Nettbuss Sør har vi som motto; «mennesker er viktigere enn maskiner», og enn så lenge vil vi nok alle kunne gjøre en feil i ny og ne, men som jeg nevner innledningsvis; vi må lære og utvikle oss hele tiden.

I tillegg til offentlige lover og regler, så har selskapet en rekke interne bestemmelser som skal sikre så god kvalitet som mulig for den reisende.

I sluttkommentaren i innlegget fra Gunstein Dalane, så bes det om at ledelsen griper fatt i dette.

En del av påstandene har jeg kommentert i dette innlegget, og når det gjelder de konkrete hendelsene vedrørende sikkerhet, fartsgrenser og ulovlig bruk av mobiltelefon, blir dette fulgt opp.

Anders Roger Øynes
Administrerende direktør
Nettbuss Sør AS



pressens faglige utvalg
PFU

Agderposten arbeider etter Vær Varsom-plakatens regler for god presseskikk. Den som mener seg rammet av urettmessig avisomtale, oppfordres til å ta kontakt med redaksjonen. Pressens Faglige Utvalg (PFU) er et klageorgan oppnevnt av Norsk Presseforbund. Organet har medlemmer fra presseorganisasjonene og allmennheten, og behandler klager mot pressen i presseetiske spørsmål. Adresse: Rådhusgt. 17, Postboks 46 Sentrum, 0101 Oslo. Telefon: 22 40 50 40, fax 22 40 50 55, e-post: pfu@np-nr.no