

FACKTUJELLT

SEKO post • Klubb Terminaler Stockholm

Nr 4/april 1998

Förprojekteringen av Stockholm Syd har startat Byggstart i Årsta om fyra månader?

■ Terminalklubben och SEKO:s förändlingsgrupp för Riksnätet träffade den 17 mars Riksnätets chef Bertil Nilsson för att diskutera fortsättningen på 3-2 projektet. Vi överlämnade där Terminalkubbens synpunkter inför det fortsatta arbetet:

- Resultatet från den s.k. förstudien skall dokumenteras innan förprojekteringen av Sth Syd startar. Bl.a. ska följande konsekvenser redovisas

- ekonomiska
- logistiska
- tekniska
- kund
- miljö
- arbetsmiljö
- personal

Redovisningen bör mynna ut i de analyser/argument som motiverar förprojekteringen av just detta alternativ.

- Eftersom Sth Syd och Sth Nord har väsentliga beröringspunkter bör dessa belysas innan förprojekteringen av Sth Syd påbörjas.

- Ett skriftligt projektdirektiv för förprojekteringen av Sth Syd skall upprättas. Direktivet skall genomsyras av intentionerna i "2000-talets arbetsplats" och "Framtidens arbetsplats".

- Vi begär ett inflytande över vem som skall utses till projektledare.

Fortsatt samråd?

Resultatet av mötet blev att resultatet av förstudien ska presenteras den 3:e april. Projektdirektiv för de båda projekten kommer att upprättas de närmaste veckor-

na och där ska även frågorna om arbetsorganisationen finnas med. Likaså kommer ett fortsatt samråd att ske med facken om

tillsättning av projektledare.

Forts. sid 2: Stockholm Syd

Påskens räddad - för den här gången!

■ Enligt vårt arbetstidsavtal definieras *helg* som "helgdag som infaller måndag till och med lördag samt påskafton, pingstafton, midsommarafton, julafton samt nyårsafton." Om ens ordinarie tjänstgöring råkar infalla en sådan dag så blir man antingen befriad från tjänstgöring eller också så utgår kvalificerad övertid.

Söndag på helgdag

Problemet är de gånger när en helgdag infaller på en söndag, vilket alltid inträffar vid påsk och pingst, men också kan bli fallet vid 1:a maj, jul, nyår och trettonhelgen, beroende på hur dessa helger infaller. Enligt avtalet betraktas inte en sådan helgdag som *helg*. Det innebär att om man har ordinarie tjänstgöringssöndag på exempelvis påskdagen så är man, enligt avtalet, tjänstgöringsskyldig och ingen övertid utgår (däremot storhelgsob).

Sedan många år har vi i Stockholm (liksom på de flesta andra terminaler) en lokal (muntlig eller skriftlig) överenskommelse som är förmånligare än avtalet. Här i Stockholm har den helt enkelt gått ut på att man betraktat dessa söndagar som *helg* och den som råkat ha ordi-

narie söndag har antingen blivit befriad från tjänstgöring eller fått övertid.

"Som ett led i att sänka våra kostnader och behålla våra marknadsandelar", så löd motiveringen, aviserade terminalledningen under hösten -97 att de ville lägga om tjänstgöringen under storhelgerna. Förslaget gick ut på att den som har ordinarie söndag skulle flytta tjänstgöringen till annandagen eller motsvarande - utan att övertidsersättning skulle utgå.

Förslaget aktualiserades inför årets påsk och väckte ett ramaskri, fr.a. bland nattpersonalen. Som ett resultat av förhandlingarna mellan SEKO och terminalchefen har förslaget dragits tillbaka. För påsk och pingsten i år tillämpas samma regler som tidigare, dvs. tjänstbefrielse eller övertid. Parterna är också överens om att ta upp förhandlingar i syfte att nå fram till ett *skriftligt* avtal som reglerar tjänstgöringen på "helgdags-söndagar". Inför dessa förhandlingar är SEKO:s uppfattning att hittillsvarande praxis bör fästas på papper. Arbetsgivaren vill bryta praxis och tillämpa det centrala avtalet enligt bokstaven.

Terminalklubbstyrelsen/AU

Fortsättning från sid 1:

Förprojekteringen av Stockholm Syd har startat

Däremot fick vi inte gehör för den kanske viktigaste punkten, nämligen att förprojekteringen inte ska påbörjas förrän dokumenteringen och utvärderingen av förstudien är klar.

Förprojektering av Sth Syd

Istället började "förprojekteringen" av Stockholm Syd med en rivstart den 19 mars.

Terminalklubbsstyrelsen har beslutat att delta i projektet från början, men på villkor att de krav som styrelsen överlämnat till Bertil Nilsson snarast behandlas och att vi når en acceptabel överenskommelse. Om så inte blir fallet kommer deltagandet i projektet att omprövas.

Under projektledaren och den samordningsgrupp som ska hålla i projektet kommer det att finnas ett antal "underprojekt".

Tidplan

Tidplanen för Stockholm Syd är hårt pressad.

För Årstadelen ser den ut så här:

19/3 - 30/4	- Lokalprogram upprättas
19/3 - 13/5	- Projektering, rambeskrivning
18/5 - 15/6	- Förfrågan och anbud byggnation
16/6 - 3/7	- Upphandling
3/8 - 12/6 -99	- Byggnation
19/3 - 12/6	- Stadsplan, ev markköp
3/5 -99 - ??	- Montage av utrustning

För omlastningsnavet på Tomtebodas:

4/5 - 12/6	- Programskrivning för omlastningsnav
?? - 3/7	- Projektering och rambeskrivning
okt/98 - 27/8 99	- Byggnation

Investeringsbesluten för Stockholm Syd ska tas den 16 juni.

Klara avvecklas

Mot bakgrund av de intervjuer som sänts

i radio och publicerats i olika tidningar vill vi också klargöra att Terminalklubbsstyrelsen hittills INTE har tagit ställning till om Sth Klara ska avvecklas och verksamheten flyttas till Årsta ("Sth Syd"). Ett sådant ställningstagande kan göras först när resultatet av förstudien presenterats på ett seriöst sätt och vi har haft möjlighet att värdera de analyser och argument som den mynnar ut i. Formellt är det dessutom så att det definitiva beslutet om Sth Syd tas först i juni.

Stockholm Nord

När det gäller Tomtebodas framtid och Stockholm Nord-projektet så har detta projekt ännu inte dragits igång. Beslut om projektdirektiv och projektledare kommer att tas de närmaste veckorna.

Terminalklubbsstyrelsen
Arbetsutskottet - 1998-03-31

Projekt	Arbetsgivaren	Fackliga	Skyddsombud
SAMORDNING	? (projektledare) Ansvariga för resp. underprojekt	Janne Gebring Ulf Ericsson	Lasse Lövlie
Produktion	Lars Landolf Claes Brolenius Tommy Fransson.	Janne Gebring Ulf Ericsson Owe Olausson Kenneth Gezelius	Peter Ek Kjell Hedström Inger Donsenius Nils Björkén
Teknik/Underhåll	L-E Westerberg	Ben Ekström	Bo Liljegren
Lokalprogram	Kurt Ljung	Anders Viksten	Lasse Lövlie/HSO
Värde/direktiv	Peter Skoog	Bengt Dahlby Magnus Rönström	Abdessatar Dridi Greger Eriksson
Biltransporten	Lars Törnros	Gunnar Howding Anders Johansson	
Transport/Logistik		Micke Täll Anders Johansson	
Omlastningsnav/Direktiv Tba		Anders Bergström Guy Bodén	Adolfo Garzon Adam Seipel Jörgen Hellgren

Förhandlingarna om ett nytt löneavtal fortsätter den 6 april.

Aktuell information på klubbens hemsida!

Faktuellt
nr 4/1998

Red:
Jan Åhman

Statens ansvar på postområdet:

Dyrare porto och sämre service

Regeringens proposition fortsätter avregleringspolitiken

■ Regeringen överlämnade den 5 mars sin proposition (1997/98:127), *Statens ansvar på postområdet*, till riksdagen.

Propositionen överensstämmer i stora delar med den departementspromemoria, som vi tidigare granskat i *Faktuellt* (nr 2/1998). Den största förändringen är att regeringen inte vill införa den avgift, som promemorian föreslog skulle finansiera den samhällsomfattande posttjänsten. Avgiften skulle ha inbringat ca 100 miljoner, men var ändå ett slag i luften. Dels därför att 100 miljoner knappast räcker för att - på en avreglerad marknad - garantera en "samhällsomfattande posttjänst" värd namnet. Dels därför att Posten, som skulle ansvara för den högre servicen, själv skulle betala 97 av de 100 miljonerna i avgift!

Regeringen tar alltså bort avgiften ur sitt förslag - men man föreslår inte heller något annat i stället.

Målsättningsparagrafen

Målsättningsparagrafen i den nya lagen lyder så här:

Samhällsomfattande posttjänst.

Det skall finnas en posttjänst i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra försändelser som väger högst 20 kg. Posttjänsten skall vara av god kvalitet och det skall finnas möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser. Dessutom skall enstaka försändelser befordras till enhetliga priser.

Dessa till synes enkla rader kräver många sidors förklaringar i propositionen. Och bollande med olika begrepp.

Det *övergripande mål* för postpolitiken som staten ska garantera är det som nämns i första meningen: alla ska kunna skicka och ta emot adresserade försändelser som väger högst 20 kg, dvs. förutom brev även paket samt adresserade tidningar, kataloger och böcker.

Servicemålet är det som nämns i de följande raderna: *god kvalitet, rimliga priser och enhetliga priser.*

Som alla förstår kräver dessa begrepp ytterligare förklaringar!

God kvalitet

Vi börjar med *god kvalitet*. Här använder man sig av två begrepp: *basnivå* och *målnivå*. Som lämplig *basnivå* nämner propositionen att 85 procent av brevförändelserna ska övernattbefordras (och 97 procent inom tre dagar) oavsett var de lämnas in i landet. Som *målnivå* anges att 96 procent övernattbefordras och 100 procent tredagarsbefordras.

Regeringen föreslår i propositionen att *basnivån* är det som krävs för att lagens

krav om "god kvalitet" uppfylls. "Om det på sikt visar sig att denna basnivå är för lågt satt, kan den justeras" kommenterar man lakoniskt det lågt satta målet, och fortsätter: "Det bör poängteras att det givetvis inte finns något hinder för berörd postoperatör att ha en högre målsättning än basnivån".

"Den berörda postoperatör" som det är fråga om, är Posten. Alla postoperatörer måste ha tillstånd från Post- och Telestyrelsen, PTS, för att få bedriva postverksamhet, även Posten. "Under överskådlig tid", skriver man i propositionen, kommer Posten att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten. Därför kommer denna skyldighet att skrivas in i tillståndsvillkoren för Posten.

Rimliga priser

Idag definieras begreppet "rimliga priser" i avtalet mellan staten och Posten. Bl.a. innehåller avtalet ett krav på att Posten ska ge ut rabattmärken till privatkunderna. Propositionen vill ersätta nuvarande avtal med ett pristak, som regeringen fastställer. Pristaket är tänkt att omfatta "all osorterad post som skickas som enstaka försändelser till normalporto". Samtidigt tas kravet på att Posten ska ge ut rabattmärken bort. Ingenting sägs om vilken nivå man ska utgå ifrån när pristaket sätts, men man kan förutsätta att det är nuvarande 5-kronorsportot som avses. I praktiken innebär därför "pristaket" en kraftig prishöjning, eftersom rabattmärkena försvinner (om inte Posten ensidigt - och utan ersättning från staten - beslutar att behålla dem!).

Enhetliga priser

I den nya lagtexten sägs rent ut att det enhetliga portot endast omfattar "enstaka försändelser". Det är fritt fram för fri prissättning (inom konkurrenslagstiftningens ramar) "för försändelser som lämnas för befordran på annat sätt än styckevis", som det står i propositionen.

Propositionen öppnar också för införandet av lokalporto. Villkoret är att samma lokalporto tillämpas - för enstaka försändelser - över hela landet:

1 miljard i vinst - ytterligare 5.000 anställda ska bort

■ Den 21 mars rapporterar TT att Posten förra året nästan fördubblade vinsten, från 570 miljoner 1996 till 1.055 miljoner 1997. Intäkterna ökade från 22,7 till 23,4 miljarder. Antalet anställda minskades med drygt 2.000 personer till ca 43.000 anställda. På det uppges företaget ha sänkt kostnaderna med 700 miljoner.

Dagen därpå kan man läsa i tidningarna att Posten vill stänga (eller lägga ut på privata entreprenörer) ytterligare 700 postkontor och göra sig av med 5.000 postkassörer. Antalet besök på postkontoren minskade med 13 procent under 1997 och förlusten i kassarörelsen beräknas - av Posten - uppgå till 1 miljard.

Enligt Helga Baagøe, Postens presschef, förhandlar företaget nu med ägaren (Staten) om pengar för att kunna göra en "socialt acceptabel" nedskärning. Med det avser man, enligt TV:s Rapport, förtidspensioneringar till en kostnad av 3 miljarder.

1998-03-22/JÅ

"En tjänst som innebär t.ex. lokal befordran till en lägre kostnad kan således erbjudas till ett lägre pris. Detta förutsätter dock att tjänsten erbjuds inom hela landet och att priset för lokal befordran av enstaka försändelser är enhetligt för hela landet"

Finansieringen av den samhällsomfattande posttjänsten

Därmed är vi inne på den avgörande frågan: vem ska betala kalaset?!

I och med att prissättningen nu blir så gott som helt fri, kan naturligtvis Posten konkurrera både med CityMail och de andra småoperatörerna på de lokala marknaderna. Vilket innebär att man kan behålla volymerna - men till vilket pris?

Departementspromemorian föreslog en symbolisk postavgift för att finansiera den samhällsomfattande posttjänsten, som man dessutom undervärderade kostnaderna för. I varje fall om man ska tro Postens siffror.

Regeringen gör genom propositionen klart att

- Man inte tänker införa någon form av koncessionsavgift.
- Posten genom tillståndsvillkoren ska åläggas att tillhandahålla den samhällsomfattande postservicen
- Posten kommer inte att få någon särskild ersättning för detta.
- Postens merkostnader för att upprätthålla servicen enligt nuvarande lag och avtal med staten uppgår till 400 - 800 miljoner kronor.
- Vissa av dessa kostnader försvinner enligt regeringen i och med de förändringar som föreslås. Det gäller rabattfrimärkena och föreningsportot till en kostnad av 170-245 miljoner per år. Därmed har regeringen också sagt att privat- och föreningskunderna får sina portokostnader höjda med samma belopp. Regeringen ger också Posten AB "möjlighet att anpassa sin service på landsbygden till kundernas behov", som det så Orwellskt heter - dvs dra in på lantbrevbäringen. Posten har angett att man skulle kunna spara 145 miljoner på detta.
- Regeringen avslutar med en brasklapp. "Det är visserligen enligt regeringens mening principiellt riktigt att samtliga operatörer som är verksamma på postmarknaden är med och finansierar de åtgärder som bedöms nödvändiga för att upprätthålla denna tjänst", skriver man, men hänvisar i nästa andetag till att "flertallet av remissinstanserna riktar allvarlig

kritik mot promemorians förslag på finansieringsavgift". Man hänvisar särskilt till

Kommentaren

På två ställen i Postens pressmeddelande om 1997 års resultat anges att vi som arbetar på terminalerna bidragit till det goda resultatet:

"Medelantalet anställda har, bland annat genom det nya brevnätet och effektiviseringar inom kassaservicenätet, minskat med 2.234 jämfört med föregående år vilket medfört en kostnadsminskning om 700 Mkr."

"Särskilt glädjande under förra året är att det nya brevnätet gett resultat såväl ekonomiskt som kvalitetsmässigt"

Så mycket fräckare - mot bakgrund av dessa citat - att Posten i de pågående avtalsförhandlingarna föreslagit att just vi, som arbetar på terminalerna, ska betala en eventuell arbetstidsförkortning. De kan - erfar Faktueellt - tänka sig att sänka arbetstiden för dem med 40-timmarsvecka, men inte för oss som har 38 och 36 timmar. Tvärtom har det föreslagits en höjning för dem med 36 timmar, kanske t.o.m. för oss som har 38 timmar!!

Förtroendevalda från samtliga terminaler i landet har - vid yrkeskonferensen den 12 mars - uttalat sig emot en sådan lösning av arbetstidsfrågan i årets avtalsrörelse!

/JA

På Terminalklubbens hemsida kan du läsa mer om Postens resultat!

PTS och Konkurrensverket - två avregleringsextremister - som båda "framhåller att för att kunna ta ut en avgift från operatörerna så måste marknaden få växa till sig och postoperatörerna måste nå en viss storlek och stabilitet i sin verksamhet"!! Därför avrundar regeringen med att de inte lägger fram något förslag om avgift - men de kan tänka sig att återkomma till riksdagen

om det skulle visa sig att Posten inte längre kan upprätthålla den samhällsomfattande posttjänsten utan ersättning.

Tillståndsvillkor och PTS roll

I den nya lagen blir det tillåtet att förena ett tillstånd med villkor. Frågan är bara vilka villkor man kommer att ställa. Så här långt tycks det som om det är Posten AB som kommer att utsättas för det hårdaste villkoret: att utan ersättning utträta allt det som russinplockarna slipper.

Propositionen klargör också att Post- och Telestyrelsen ska ha "ett övergripande ansvar för att postmarknaden fungerar effektivt ur konsumentsynpunkt" utan att ha någon generell konkurrensfrämjande roll.

Betaltjänsten

När det gäller betaltjänsten föreslår propositionen att en utredning ska tillsättas. Utredningens uppgift blir att "utreda statens ansvar för en grundläggande betaltjänst och kontantförsörjning samt vilka krav som ska ställas på dessa och hur de skall säkerställas".

Regeringen har utsett Per Borg, f.d. generaldirektör vid Försvarets Materielverk, till utredare.

Sammanfattningsvis

kan man om den nya postlagen säga att den socialdemokratiska regeringen fullföljer den extrema svenska avregleringspolitiken. Inget annat land i världen har en lika avreglerad postmarknad. De mindre kunderna kommer att få än dyrare porto när rabattmärkena och föreningsportot försvinner. Förmodligen kommer också servicen att försämrats. Lagens definition av "god postservice" (85 procent övernattbefordran) innebär en devalvering jämfört med den service Posten idag tillhandahåller. En service som blir svår att upprätthålla när man - för att betala storkundernas sänkta priser - tvingas dra in på landsbygds-servicen och annan "överservice".

Naturligtvis kommer även personalen att drabbas av regeringens proposition. Cheferna har redan haft sina brain-storm för att sänka personalkostnaderna - så att notan för lokalportot och storkundernernas kan betalas! Den panikartade omstruktureringen av Stockhomsterminalerna är också ett resultat av avregleringspolitiken!

Jan Ahman

Terminalen som inte fick fylla tretton●●●●●●

■ LO-tidningen var först ute med den stora rubriken Klaraterminalen läggs ned! (fredagen 27 mars 1998): Radions "Stockholmsnytt" hade saltat nyheten: där kunde man få intrycket att många dessutom skulle bli uppsagda. Vilket Posten dementerade vid lunchtid, journalisten hade blandat ihop två frågor. Intervjun med SEKO's Micke Täll klipptes ner till 1 minut och 45 sekunder. Under termiddagen poppade radion ytterligare till det: lyssnarna uppmanades att ringa in åsikter om vad man skulle göra av terminalen: hotell, bibliotek, simhall

TV4 hörde av sig...

TV 4 hade hört av sig och frågat om det rådde en upprörd stämning; inslaget sen i kvällens lokalnyheter blev inte mer än en stillbild på kåken med några ord om flytten till Årsta. Svenska Dagbladet ringde och levererade en mer fyllig artikel i lördagens tidning.

Ännu en gång bekräftades bilden - som terminalarbetare är man bara viktig när något går fel. Det som är stora nyheter för oss anställda är knappast värt en gäspning bland journalister. Hade en ankfamilj gått över Klarabergsviadukten under nyhetstid hade det sänts live: först i Rapport - sen med uppföljning i Aktuellt kl. 21. Skulle (Gud förbjude!) ett postkontor hotas av nedläggning - t ex på Östermalm - hade vi fått se stadsdelsnämndens barrikader filmat ur alla perspektiv. Snacka om nyheter!

Hur går det till när man stänger en fabrik?

Som vanligt föregås allt av rykten och utredningar. Brevnätets stolta konstruktörer hade redan 1993 simulerat fram en lösning som byggde på åtta huvudterminaler i Sverige. Simuleringen sker i ett (idag förfinat och utvecklat!) dataprogram där man stoppar in volymer, kapacitetsanvändningen och ankomsttider i ena ändan

och sen, ja sen kommer det ut sluttider och övrigt organisationsunderlag i den andra ändan.

3-2 utredningen

fick uppdraget i oktober -97 att förutsättningslöst utreda möjligheterna att koncentrera sorteringsverksamheten i Stockholm till två terminaler. Under resans gång utvidgades uppdraget till att undersöka samlokalisering av Utrikes, HUB:en och brevterminalerna i Uppsala, Västerås och Karlstad. Idag har 3-2 gått upp i projekt "Brevnätet fas 3".

Brevnätet - fas 3

består av flera underprojekt. "Stockholm Syd" är ett delprojekt och "Stockholm Nord" ett annat. "Brevtag 99", som undersöker möjligheterna att föra över mer post till tågen, är ett tredje. Installationen av brevresningsmaskiner på de största terminalerna ingår också i Brevnätet fas 3.

Stockholm Syd

är arbetsnamnet för den utbyggda Arstaterminal som man tänkt sig ska ta emot Klara samt ePP. I Stockholm Syd ingår också ombyggnaden av Tomtebodas spårhall till omlastningsnav för Stockholm.

Stockholm Nord

ska enligt förslaget utreda en ny terminal på Arlanda där både 16-19, utrikes och HUB:en skulle rymmas, och kanske även Uppsala, Västerås, Karlstad.

IJA

Dataprogrammet har också använts när

man skulle besluta om indragning av serviceterminaler. Även flytten av Klaravolymer till Årsta kommer att beräknas med detta hjälpmedel.

Redan före midsommar -97 hörde vi inom Riksnätets förhandlingsgrupp att den nya Brevchefen nämnt att Klaras placering mitt i staden inte är lyckat ur transport- och miljösynpunkt. Det skulle dock ta några månader innan denna tanke omsattes till en aktivitet i affärsplanen som i sin tur resulterade i ett projekt.

Vad fanns då i affärsplanen

I 1997 års aprilversion hittar man bl a 'aktiviteterna' "Finslipning av Riksnätet" samt "Indragning av serviceterminaler". I avsnittet 'vår omvärld' nämns det att "i Nya Brevnätet har vi blivit mer bundna av flygtransporter än tidigare. Vi jobbar dock aktivt med att finna snabba markbundna transporter typ höghastighetståg."

Fortfarande i början av augusti finns det ingen kostnadsberäkning 'aktivitet' som handlar om ändrad terminalstruktur. Däremot dyker det upp en fotnot som pekar på ett samband mellan "nödvändig anpassning till minskade volymer och översyn och eventuella ändringar i terminalstrukturen i nätet". En förväntad effekt av "Översyn av terminalstruktur" mellan 1998 och 2000 är nämnd, men ej preciserad. Samtliga serviceterminaler förväntas vara nerlagda under februari 1999. Beslut ska tas i början av 1998.

Mot slutet av oktober -97 förändras läget. Nu ska beslutet om serviceterminaler tas redan ett kvartal tidigare och en 'aktivitet' "Översyn av terminalstruktur Terminal Stockholm" har tillkommit. Affärsplanen antas sedan mot slutet av oktober i Nätets samverkansgrupp (= Nätsam). P.g.a. olika skäl erhåller facken sina (då ISO-standardiserade?) exemplar först mot slutet av mars 1998. Bedömningen angående förväntade, dvs minskande volymer börjar spela en allt större roll.

Forts.på nästa sida!

Avgift betald
Taxe perque
Sverige

Normalbrev

Avs: SEKO post
Klubb Terminaler Stockholm
173 00 TOMTEBODA

Adressändring: se nedan!

Företagshemligt i början

Vill man vara med och påverka gäller det att vara med från början. Beställaren för projektet "Tre till två" var Brevchefen Bo Alerfeldt. Kopia över projektkontraktet erhöLL SEKO trots begäran först den 17 mars 1998. Kontraktet hade undertecknats av projektledaren Alf Friman den 27 oktober 1997. Beklagligt nog hade vi inom Nätsam ingen möjlighet till påverkan av projektdirektivet. Däremot är vi inom Nätsam överens att vi ska medverka vid utformning av projektdirektiv, vilket även har skett vid ett antal tillfällen sen dess.

Projektet "3:2" skulle avslutas 980331 - när analysen var klar. Man kan tolka det som att en förstudie gjorts som ska gå över till en förprojektering i ett nytt projekt.

Hemligstämpel

Det som ytterligare komplicerade läget var att Brevledningen från början hade satt hemligstämpel på projektet. Våra kamrater i Terminal Stockholms samverkansgrupp (Anders Viksten, Lasse Lövlie och Micke Täll) betecknades i projektkontraktet som "informationsmottagare" vilket medförde begränsningar för deras möjligheter att agera.

Efter protester i Nätsam i december ändrade Posten uppfattning. Stämpeln "Företagshemligt" försvann och ersattes med "Internt Posten". Men allt var inte frid och fröjd för det! Kamraterna inom samverkansgruppen i Terminal Stockholm berättade om ett missförstånd som - återigen - först efter behandling i Nätsam kunde redas ut. Arbetsmiljöbehandling av förstudien skulle naturligtvis ske även inom Terminal Stockholms samverkansgrupp.

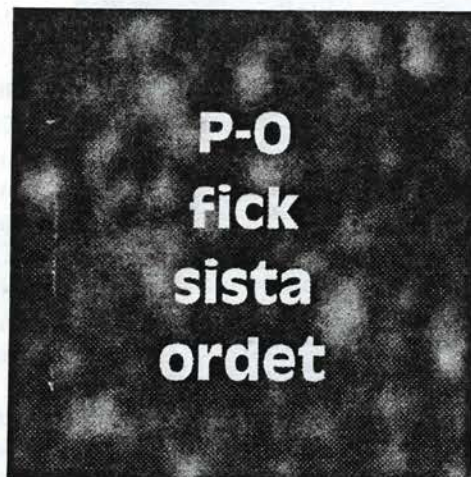
Oklarheter över vem som ska göra vad med andra ord! Den oinvidige kanske tror att detta enbart är gnäll från fackliga formalister, dvs kritik utan innehåll. Tyvärr så är det en redogörelse över hur man/vi missade möjlighet till påverkan.

"Förutsättningslös"?

"Vi ska genomföra en förutsättningslös analys för att långsiktigt gå från tre till en

terminal och övergångsvis till två terminaler i Stockholm, och lämna förslag till genomförande samt tidplan för detta" - så formulerades syftet för projektet.

Utrymmet tillåter inte en uppräknig av preciseringar och detaljer. En av punkterna under strategier kan jag inte låta bli att nämna: "Vi ska förlägga en stor del av produktionen i markplan för att få en kostnadseffektiv produktion". Argumentet i sig förståligt, även om man tycker om utsikt och hissar. Men vad medför en sådan 'strategi' (sådan 'kriterium' enligt mitt tycke) i kombination med "förutsättningslös"? Tror någon att Banverket är



beredd att sälja hela rangérbangården nedanför Tomteboda eller att de samt skönhetsrådet i Stockholms stadshus skulle tillåta en än större överdäckning av Centralens spårrområde - mot Mälaren till? När de sistnämnda stoppade ett åttonde plan på Stockholm Klara! Hade Tomteboda och Klara en rejäl chans?

OK efter hearing

Förstudien övergick till en förprojektering efter behandling i Nätsam den 17 mars. Då gav vi från SEKO och SACO grönt ljus. För att kunna ställa detaljerade frågor hade Nätchefen bjudit in projektledaren Alf Friman. Från SEKO var vi angelägna om att få med Anders Viksten, Terminalklubbens ordförande. Efter en lång frågestund var Anders och Åke Andersson, delprojektledaren och för tillfället stand-in för Alf Friman (som fått ISO-förhinder) överrens om att alternati-

vet: 'Fimpa Klara' (mitt uttyck/PoBr) var huvudalternativet. Skäl fanns det ett antal men dessa var ej sammanställda än i skriftlig form. Det som nämnades var bl a: behov av 150 m kajlängd, Klaras tre gånger högre försäljningsvärde samt placering av en processindustri mitt i stors-taden. Det beslutades att skriftlig dokumentation över uppräknade argument ska publiceras senast den 3 april 1998.

Förhandlingsgruppen för Riksnätet (FGR)

håller f n på att påverka beslutet om vilka framtida projektledare som ska arbeta vidare med de nya projekten Stockholm Syd och Stockholm Nord. Vi har dessutom kontakt med SEKO-företrädare inom Luftfartsverket samt SEKO Trafik. Det fortsatta projektarbetet kommer att bedrivas under chefen för Riksnätet Bertil Nilsson. Som de flesta vet publicerades en intervju med honom ang Syd, Nord samt Brevtåg 99. Intervjun lär även tryckas i Nyhetsposten. För att medlemmar ska ges tillfälle till diskussion har vi bjudit in Riksnätchefen och Alf Friman till info-träffar på Klara och Årsta.

Nya dialekter

En blivande terminal på Arlanda ska eventuellt även sluka Uppsala - och Västeråsterminalen. Den 14 april kommer vi inom SEKO Riksnätet ha den andra Mälardalsträffen, dit vi förutom kamrater från Västerås och Uppsala bjudit in representanter för klubbar från Karlstad och Stockholm Utrikes. Vi får se om den postala Stockholmsslangen kommer att blandas med värmländska tonfall, vem vet? "Riksnätet" har sen allra första början uttalats med Näikedialekt eller joddlats fram på Jämtländska. Alla terminalare vet att världen är orättvis och - vad är en rosig hy i handen, mot en 08:a i förskingringen?

*PO Brandeker/ ordförande
Förhandlingsgrupp Riksnätet*

PS

Förhandlingsgrupp Riksnätet består av fem kamrater och har valts av representanter från alla Brevterminaler samt Epp.