

## "Berit" - ett hot mot terminaljobben?

■ I dagarna har posten infört ett nytt portosystem (internt kallat Berit) som bl.a. innebär att företag som lämnar in stora brevvolymer kan få stora rabatter, under förutsättning att man har sorterat posten på fem siffror. Rabatten är också kopplad till var man lämnar in posten. Man skiljer då på riks-, regionala- och lokala sändningar. I korthet innebär det att man kan lämna in en sändning på en terminal för distribution i hela landet (riks) eller för distribution i den egna terminalens spridningsområde (regional) eller också levererar man direkt till utdelingskontoret (lokal).

Konsekvensen av detta blir att volymerna går förbi sorteringen i terminalerna och de enda jobb de ger är omlastning och eventuell buntsortering.

### City Mail

Frågan är vad som hade hänt om Posten hade låtit bli att göra någonting. Hade City Mail och andra postaktörer kapat åt sig dessa volymer och Posten blivit av med dem ändå och därmed förlorat intäkter? Hade i så fall Postens ekonomi blivit så dålig att det hade drabbat oss anställda i form av uppsägningar, högre arbetstempo och sämre arbetsvillkor?



Gör portoreformen att Posten återtar förlorade postmängder och undviker minskade intäkter?

Vad än svaret blir på dessa frågor så är det ingen tröst för oss som arbetar i brevterminalerna, det är ändå våra jobb som får betala kalaset. Vi som redan har fått slita ihop till de ny sofistikerade sorteringsmaskinerna, som i ljuset av den här reformen verkar vara en felsatsning utan like.

Anders Viksten

## Terminalklubben

kallar till

# ÅRSMÖTE

Lördag den 1 mars kl.13.00

Lokal: Aulan i Centralposthuset

ingång från ljusgården

Efter mötet bjuder klubben på middag.

Anmälan senast den 24 februari

Välkomna!  
/Styrelsen

## Läs mer om:

Två svarta fredagar

Tiden ute för de tidsbegränsade

Mer om årsmötet

Medlemsavgiften - ny tabell!

Terminalklubben på Internet:

<http://home2.swipnet.se/~w-27485/index.htm>

Personalläget en politisk fråga

# Tiden ute för de tidsbegränsade? Frågan är varför.

■ I slutet av 1996 fanns det drygt 200 årsarbetskrafter (ÅA) tidsbegränsat anställda och förhöjda åtaganden inom Terminalregionen i Stockholm. I januari i år återstod endast drygt 60 ÅA; en kraftig nedskärning som ligger i linje med den budget som gäller för 1997. Som *Faktuellt* kunde rapportera i förra numret syftar budgeten och personalplaneringen för 1997 till att minska antalet anställda på Tba-Klara-Årsta med ca 360<sup>1)</sup> ÅA, jämfört med november -96.

Under februari får ytterligare tidsbegränsade sluta eller också får de sina åtaganden minska. Visserligen får 115-120 personer tidsbegränsad anställning eller förhöjt åtagande, men eftersom de flesta bara erbjuds söndagsjobb eller andra kortare anställningar så handlar det om inte mer än drygt 30 ÅA när man räknar ihop åtagandena.

## Politiska beslut

Det finns inte längre någon personalpolitik värd namnet inom Posten och terminalregionen utgör tyvärr inget undantag. De tidsbegränsat anställda har som regel bara ett alternativ till de hårda villkor som Posten erbjuder: arbetslöshet. Därför har de tvingats ställa upp på en månadersanställningar med 10-11.000 kronor i lön. Cheferna i Posten är väl medvetna om detta och har därför utnyttjat kryphålen i LAS och använt sig av de tidsbegränsade så länge man haft behov av dem; nu får de gå.

Det finns ingen anledning att rosa vår personalchef och vår terminalchef för deras personalpolitik; sanningen att säga så har de en ganska diffus uppfattning om vad det ordet betyder.

Samtidigt ska man vara medveten om att eländet inom Posten ytterst beror på beslut som fattats av regering och riksdag (med medhåll av Dahlsten, bör det tilläggas). Rabatterna till storkunderna, som är en direkt följd av de politiska besluten om "avreglering" och bolagisering, försätter många av Postens mindre kunder och oss anställda i en besvärlig situation. Dyrare porto och än hårdare budgetkrav är vad vi har att vänta oss.

Men låt oss ändå anta att vissa delar av portoreformen och det nya brevnätets maskiner faktiskt innebär en rationalisering i ordet egentliga bemärkelse, dvs en förenkling och ett förbilligande av produktionen. Vart tar då vinsterna av detta vägen? Det är den stora frågan!

## Planekonomi

Borde inte vi och andra postisar få del av dessa vinster, t.ex genom en arbetstidsförkortning så att våra tidsbegränsade kamrater kunde få stanna kvar i Posten?

Som alla vet så förhåller det sig **inte** på det viset.

Terminalchefen brukar istället anklaga oss fackliga för att vi vill ha en "sovjetisk planekonomi", när vi kräver att det ska vara nån j-vla (rättvis!) ordning på organisationen och organisationsdiskussionerna i terminalerna.

Det är en missuppfattning. Vi vill inte ha en "planekonomi" så som den tillämpades

i Sovjet. Varför? Därför att *den sortens "planekonomi"* i mycket liknar den som tillämpas i Sverige idag: en liten klick i toppen beslutar att alla resurser ska föras över till de stora kapitalen, dess ägare och chefer!

Därför denna utarmning av Posten därför arbetslöshet och försämrade villkor för oss anställda. Medan aktiekurserna stiger, de rika blir ännu rikare och chefslönerna slår nya rekord.

Gärna planekonomi, men då ska det vara en där flertalet beslutar om planen och där resurserna går tillbaka till dem som skapat dem!

Jan Åhman

<sup>1)</sup> De stora personalminskningarna enligt 1997 års budget förutsätter fr.a. att Tba-S minskar antalet heltidare med 30 fr.o.m april. Klara Små/C5 och Stora/Klump sammantaget med 45 heltid och 108 deltid fr.o.m mars samt Årsta Små/C5 med 14 heltid och 39 deltid fr.o.m april. Fråga din chef hur han har tänkt sig att det ska gå till!

## Rättelse

### Medlemsavgiften 1997

I *Faktuellt* 10/1996 publicerades en tabell över medlemsavgiften 1997. Sent omsider har A-kassan meddelat att de höjer sin avgift, som ingår i medlemsavgiften, med fem kronor (till 43 kr/mån). Det får till följd att samtliga avgiftsklasser höjs med fem kronor 1997 jämfört med föregående år. Dessutom har avdelningen infört en ny klass för dem som tjänar mer än 15 000kr/mån. Det innebär att minimiavgiften 1997 blir 83 kr och att maxavgiften höjs till 253 kr/mån.

Hela 1997 års medlemsavgift beräknas på den lön som bestämdes i lönerevisionen 1996.

Om man har blivit inplacerad i fel inkomstklass eller om man får en varaktig (=minst tre månader) förändring av lönen, ska man anmäla detta till av-

delningsexp (SEKO post Stockholm), tel 24 34 00.

Inkomst <sup>1)</sup>	Förb	Avd	TOT 1997
0	83	0	83
1- 5000	83	15	98
5001 - 6000	93	20	113
6001 - 7000	103	25	128
7001 - 8000	113	30	143
8001 - 9000	123	35	158
9001- 10000	133	40	173
10001 - 11000	143	45	188
11001 - 12000	153	50	203
12001 - 13000	163	55	218
13001 - 14000	173	60	233
14001 - 15000	183	65	248
15001 -	183	70	253
Pensionärer	24	12	36

# Årsmöte lördag den 1 mars kl. 13.00

Lördag den 1 mars håller terminalklubben årsmöte.

Styrelsen kommer att föreslå årsmötet att den arbetsordning som beslutades vid det konstituerande mötet förlängs.

Det innebär att ett allmänt medlemsmöte (årsmötet) väljer klubbens styrelse. Inget representantskap inrättas. "Istället" bibehålls, enligt förslaget, en stor styrelse med 11 ordinarie ledamöter och 4-5 ersättare, där varje sektion är representerad i och har ett direkt inflytande över styrelsen och styrelsens arbete.

Vid årsmötet den 1 mars behandlas

också styrelsens verksamhetsberättelse och ev. inkomna motioner till förbundsmötet i juni. Dessutom ska ledamöter i avdelningens representantskap väljas.

Aktuell facklig information kommer att lämnas och avdelningsstyrelsen medverkar. Efter årsmötet bjuder klubben på middag. Anmälan till årsmöte och middag görs antingen genom den egna sektionen eller direkt till klubbstyrelsen med blanketten nedan **senast den 24 februari**.

Valberedningen består av Peter Andersson/Tba. Barbro Söder-

## Dags att motionera!

**Motioner till förbundsmötet i juni måste vara inlämnade till Terminalklubben senast den 17 februari!**

**Motionerna behandlas sedan vid Terminalklubbens årsmöte den 1 mars.**

**Bråttom alltså!**

berg/Klara samt Miroslav Jelic/Årsta.



### Normalbrev

Avs: SEKO post  
Klubb Terminaler Stockholm  
107 00 STOCKHOLM

Ja, jag kommer på Terminalklubbens  
årsmöte och middag!

.....  
Namn

.....  
Sektion

Avgift betald Taxe perque Sverige
---

**SEKO Klubb Terminaler  
Plan 2**

**107 00 STOCKHOLM**



# Utvecklingen på Tomteboda - fler chefer eller bättre samarbete?

Vad behöver förbättras och hur ska det gå till?

Den frågan diskuteras nu på Tomteboda, på golvet likaväl som vid de möten som den senaste tiden hållits mellan SEKO och de lokala cheferna och med regionchefen. Terminalklubbens Tomtebodautskott ger här en redovisning av läget i "förhandlingarna".

- Tomteboda är idag uppdelat i fem produktionsenheter. Samtliga chefer i huset säger sig vara intresserade av att de fem enheterna ska finnas kvar och regionchefen har deklarerat att det fortsatt ska finnas "fem enheter med geografisk indelning i kundprocessen".

Den nuvarande organisationen på Tomteboda skapades utifrån vissa principer. Den geografiska indelningen innebär för det första ett tydligare ansvar gentemot kunderna, vilket ger förutsättningar för en ökad arbetstrivsel och en bättre effektivitet. För det andra var tanken att varje enhet på det sättet skulle ansvara för alla typer av post från kunderna, vilket underlättar en utvidgad arbetsrotation. För det tredje så gjordes indelningen också med tanke på att enheterna inte skulle bli för stora och att de var ungefär jämnstora.

## Ja till geografiska enheter

När regionchefen säger ja till de geografiska enheterna, men samtidigt tillägger att det ska ske "i kundprocessen", vill vi från SEKO förtydliga med att det geografiska ansvaret också omfattar produktionsprocessen. Mot den bakgrunden är vi motståndare till att klumpsorteringen tas bort från Tba-Täby och ev. också från Tba-U. Av den anledningen har vi också protesterat mot de planer som diskuterats om att lyfta bort delar av brevsorteringen från Tba-Täby och Tba-U.

Eftersom "geografien" också ska innebära produktionsansvar så ska direktinlämningsposten - som huvudregel - även i fortsättningen fördelas till enheterna efter vem som ansvarar för respektive kund. Inte att Företagsposten reser och formatskiljer posten och därefter fördelar den till

enheterna efter viss procent per format.

Det finns också andra skäl till att vi motsetter oss "utarmningen" av Tba-Täby och Tba-U. Dels försämrar den naturligtvis möjligheterna till arbetsrotation inom enheterna. Dels gör den dessa enheter än

storlek som gör dem livskraftiga. Slutligen innebär den ändring i klumpsorteringen som genomförts fr.o.m den 1 februari och de idéer som diskuterats om brevsorteringen ett tydligt steg mot formatstyrning inom hela terminalen.

## Tro honom

- När Pär Stridsberg vid nyåret lämnade chefsjobbet på Tba-T så upphörde i praktiken denna halvmesyr. Kvar blev istället - så som det också var tänkt från början - Tba-U och Tba-Täby. Det naturliga i det här läget är enligt vår uppfattning att cheferna för Täby och U/V i likhet med övriga chefer rapporterar direkt till regionledningen. Istället ska Täby rapportera genom Rydman/Tba-K och U/V genom Behnke/Tba-S, vilket kan tolkas som ett steg mot sammanslagning och början till formatenheter. Nu säger regionchefen att det inte alls är det som är meningen så då får vi väl tro honom.

- Vad det gäller Företagsposten har vi inte fått något konkret förslag till förändringar från ansvarigt håll. Enmansutredaren Thegle säger i sin slutrapport att

*"Företagsposten framtida organisation bör organiseras under en chef med verksamhet på Tomteboda, Klara och Årsta och ev. utlokaliserad verksamhet"*

## Vad menas med "chef"?

Regionchefen har uttalat sig i liknande ordalag, samtidigt som han säger att det nog inte blir så stora förändringar. Frågan är vad man i det här sammanhanget (liksom när det gäller GSM och SSM, se nedan) menar med "chef". SEKO:s uppfattning är att Företagsposten bör vara kvar i ungefär nuvarande organisation där enheten dels ansvarar för direktinlämningsposten, dels för merparten av klumpsorteringen.

- Vi är väl medvetna om att samarbetet inom terminalen måste förbättras på en rad områden.

Just nu är det kodningsandelarna som är

Forts. på nästa sida: Bättre samarbete



Ill: Robert Nyberg

mindre; en av utgångspunkterna för den nuvarande organisationen var som sagt att samtliga fem enheter skulle vara av en

Forts. från föregående sida:

## Bättre samarbete

på tapeten. Målsättningen är att 80 procent av posten ska kudas. Tomteboda var ett tag på väg mot 70 procent, vilket vore en mycket bra siffra med tanke på den stora andelen utrikespost och de begränsade resurserna i videon. Inte desto mindre finns det mycket som kan och bör göras. Frågan är hur. Regionledningens idé är att dels utse en "chef" för varje maskintyp, dels utse en "förmiddags-" en "eftermiddags-" och en "nattchef".

### Utvecklingsgrupp

Vi har från SEKO föreslagit att man istället ska tillsätta en utvecklings/samarbetsgrupp för varje maskintyp. Grupperna skulle bestå av representant från varje berörd enhet och från SEKO. Grupperna skulle ha som uppgift att snarast föreslå åtgärder för att förbättra samarbetet, effektiviteten, kvaliteten och arbetstrivsels vid maskinerna.

Resultatet hittills av de diskussioner som förts med arbetsgivaren är att de "chefer" som nämnts kanske mer ska ses som "samordnare", någon form av "utvecklingsgrupper" kommer att tillsättas och de regelbundna mötena mellan SEKO och cheferna i huset kommer att återupptas.

### Arbetsrotation

• Från regionledningens sida betonar man nu kodningsandelar, kvalitet och effektivitet (mätt som kostnad per försändelse eller med annat mått).

Från SEKO har vi krävt att de andra mål, som ingick i bl.a. överenskommelsen om Stockholmsutredningen, ska uppfyllas: arbetsrotation, delegering, utbildning och utveckling.

*Terminalklubbens Tomtebodauskott*

## Faktuellt

### Klubb Terminaler

781 56 60 - Klara  
781 76 14 - Tomteboda  
781 58 68 - Årsta

## Våra ledamöter i Yrkeskonferensen

Det är inte alldeles enkelt att idag förklara SEKO:s organisation.

Formellt är det SEKO-avdelningarna som är ansvariga för det lokala fackliga arbetet på respektive terminal. I Stockholm, liksom på andra håll i landet, har emellertid avdelningen delegerat ansvaret till Terminalklubben.

För de gemensamma fackliga frågorna inom Terminal ansvarar **Yrkeskonferensen**, som sammanträder ca fyra gånger per år. Yrkeskonferensen består av en ledamot från varje terminal. Avdelningarna/Terminalklubbarna väljer ledamöter till Yrkeskonferensen. I Stockholm är det Terminalklubben som utser representanter för de tre terminalerna. Mellan Yrkeskonferensens sammanträden ansvarar **Förhandlingsgrupp Terminal**, som utses av Yrkeskonferensen.

Det koncerngemensamma fackliga arbetet sköts av **Koncernkommittén**, som i sin tur utser **Koncernrådet**. Ledamöterna i koncernkommittén väljs dels av SEKO-avdelningarna, dels av de olika yrkeskonferenserna. Terminals yrkeskonferens utser tre av ledamöterna i koncernkommittén.

### Yttersta ansvaret

Det yttersta ansvaret för SEKO:s verksamhet, vare sig den sker i avdelningar, yrkeskonferenser, på förbundskontoret, etc. etc. har förbundsstyrelsen, som sammanträder en gång per år, och däremellan förbundsstyrelsen.

Så ser det ut! Och nu till namnen på våra ledamöter på några nivåer!

*Jan Åhman*

Ordinarie	Ersättare	Terminal
<b>Yrkeskonferens Terminal - Stockholmsterminalernas representanter</b>		
PO Brandeker	Håkan Ottosson	Sth Klara
Jan Åhman	Monika Lindberg	Sth Tomteboda
Anders Viksten	Janne Gebring	Sth Årsta
<b>Förhandlingsgrupp Terminal</b>		
PO Brandeker	<i>Ordförande</i>	Sth Klara
Jan Erik Rönnqvist	<i>Sekreterare</i>	Uppsala
Mats Löf		Norrköping
Roger Eriksson		Göteborg
Kenneth Pettersson		Malmö
<b>Koncernkommittén - Terminals ledamöter</b>		
PO Brandeker	Kenneth Pettersson	
Jan Erik Rönnqvist	Roger Eriksson	
Gösta Nielsen	Kent Vikars	Västerås/Borlänge
Gunilla Larsson	Sten Ove Läppeniemi	Trollhättan/Luleå

# Förhandling om formatenheter på Klara - eller två svarta fredagar

Vi har tidigare rapporterat om förhandlingen gällande formatenheter på Klara. Följande har hänt:

## 17 januari:

SEKO ställer så svåra frågor att arbetsgivaren inte anser sig ha mandat att diskutera ansvar för formaten!

Därmed ej heller diskussion om sökningsförfarande, belöningsmodeller, geografisk indelning av transportansvaret i City etc. Bara om antalet lag och arbetstider. Därmed tvingas man dra tillbaka sitt fullständiga förslag, och begära ny förhandling till den 24 januari! Dock har man på Stora / klump-sidan gjort om 2-skift till 3-skift efter de våldsamma protesterna. Första svarta fredagen överstämde den.

## 24 januari:

Arbetsgivaren har för en enhet redogjort skriftligen "arbetsmiljökonsekvensanalys" = sämre könsfördelning, tyngre arbete innan maskinavvändningen ökar i Nätet, högre medelålder. Gissa vilken enhet som lyckats prestera detta, jämfört med den som muntligen framfört "inget särskilt". Nåväl, man har lyckats informera arbetsmiljöombuden (ej förankrat), de flesta lagen på enheterna har fått säga sitt. Att ett arbetsmiljöutskott har kört över den lokale chefen, och ärendet ska lyftas till Arbetsmiljökommittén viftas undan. SEKO:s förslag till lösning av problemet med bemanning 20.00 - 22.15 får inget gehör. EU:s regler från 23/11 ska "enligt uppgift" inte ha någon betydelse. Vet Anita Gradin om detta? Slutligen kommer domen: "Vi avser att driva igenom vårt förslag, SEKO kan framföra sina synpunkter i en reservation?!". Se de långa hakorna när SEKO svarar: Vi reserverar oss inte, VI LYFTER FÖRHANDLINGEN TILL NÄSTA NIVÅ! Därmed var den

svarta fredagen nummer två över. Diverse informella kontakter veckan efter + portoreform "Berit" och därmed risk för nya vägar av uppsamlingsposten dvs direkt till utdelningskontoret från kund, gav utrymme för kompromisser.

## I skrivande stund

(31 jan = ej svart fredag ?) har SEKO en preliminär överenskommelse - skriftligen - att nattskiftet - Stora / klump ska få arbeta x antal timmar med Små / c5 - brev.

Därmed minskar inte arbetsrotationen, med så mycket som tidigare förslag. Nu gäller det att medlemmarna köper detta och arbetstider / sökningar etc. Små / C5 kan komma behöva fler nattarbetare än intresserade. Ska någon tvingas till detta? Det blir nu "lokala" förhandlingar och gemensamma beslut mellan enheterna. I läsande stund kan allting ändrats igen.....?

Micke Täll, Klara



Ill: Robert Nyberg

## Forts. från sista sidan: Toppstyrning

• 36. Den gamla typen av lådlocksvagn passar inte till de nya locken. Brevbehållare används ofta istället eftersom travarna med lock lätt

"kalvar". En speciell lådlocksvagn för de nya lådlocken bör tas fram av BFS så att brevbehållarna kan frigöras. • 37. Förbättra rutiner vid flygpostinvägningen så att inte felräkning uppstår. Använd vågens funktion med förprogrammerade tara-vikter. • 38. Ta bort de två extra bilarna som står stand-by och lägg i samråd med BFR om avgångstiden för en av dom fyra ordinarie bilarna till en flexibel avgångstid för att säkerställa ett ev sent avslut från sorteringen. Lastutrymmet är ändå tillräckligt i de andra bilarna. • 39. Förbättra samordningen och förståelsen mellan enheterna genom att bilda ett nätverk för lagledare från de olika enheterna på terminalen. • 40. Terminalen upplevdes som toppstyrd. Många medarbetare (även lagledare) uttryckte missnöje över att inte vara delaktiga i förändringsarbetet. De kände sig frustrerade över att inte ha fått vara med och påverka med sina erfarenheter och sitt kunnande. Vissa hade dock en förhoppning om större delaktighet i den nya lagorganisationen. Många var även negativa och skeptiska till den nya tekniken, man saknade motivation och sade sig inte förstå ledningens budskap och inriktning. • 41. Gör en utvecklingsplan för lagledarna så att de får de nödvändiga förutsättningarna för lagledarrollen i den nya organisationen. • 42. Genomförandeplan för det nya utbildningsprogrammet "Kund till Kund" måste upprättas för uppstart snarast eftersom innehållet snabbt kan bli inaktuellt och utbildningen därmed oanvändbar. • 43. Upprätta en enhetlig struktur för skriftlig informationsspridning och tillgänglighet på terminalen. En stor del av personalen tjänstgör helt eller delvis på samtliga plan och måste veta var man ska söka efter information. • 44. Anslå Röd och Grön kanal så att det är möjligt för personalen att även läsa den skriftliga informationen. Satsa mer på offensiv spridning av info. Ger på sikt medarbetarna bättre förståelse för verksamheten och helheten. • 45. I relationen mellan uppsamlingskontoren och Sth Klara används gamla plomber utan streckkod. När Väpo tas i bruk fullt ut är det viktigt att kontoren förses med den nya plomben, så att inläsning med scanner kan användas. Detta förfarande ger tidsvinster mot att manuellt via tangentbordet göra registrering. • 46. Märk upp platserna för värdebehållarna. Utrymmena för Vpbh till depåerna Årsta och Tba är inte stora och har inga specifika platser som är uppmärskade. De fylls på och placeras lite här och var i anslutning till filialkontorens Vpbh. Detta fick till följd att sammanräkningen av behållarna till respektive depå fick göras om 3 gånger!! • 47. Inför kvittering vid överlämningen till chaufförerna som kör till depå Årsta och Tomtebodan.

Förståsigpåarna från Brev Fält uttalar sig om Sth Klara:

## "Terminalen upplevdes som toppstyrd"

### ■ I Faktuellts följetong om Brev Fälts Controllergrupp och dess öden och äventyr i Stockholm, har vi nu kommit till sista avsnittet: besöket på Stockholm Klara.

Jag har i tidigare nummer rapporterat att gruppens "totalbedömning" av Tomteboda blev att "verksamheten fungerar någorlunda", vilket måste uppfattas som ett tämligen negativt omdöme. Årsta fick ett bättre betyg: "verksamheten i Årsta fungerar väl", skrev de i sin rapport. Omdömet om Sth Klara kan sägas ligga någonstans mittemellan när de anser att "verksamheten i Klara fungerar rätt så väl".

### Svidande kritik

Gruppens sammanfattning av Klararapporten återges i sin helhet nedan. Uppmärksamma läsare av rapporten från Tomteboda har påpekat att brödtexten i den rapporten ger ett positivare intryck än vad "totalbedömningen" ger uttryck för. Om Klararapporten kan man kanske säga motsatsen. På några punkter framförs en anmärkningsvärd kritik. Jag har om tidigare rapporter påpekat att de bör tas med en stor nypa salt; samma gäller förstås här. I själva verket är det nog så att det intressantaste inte är vad controllergruppen skriver, utan hur vår regionledning reagerar på rapporterna. När gruppen skrev att "en formatindelad organisation kan vara ett bättre alternativ" för Tomteboda, vidtogs omgående åtgärder som syftar till att driva fram en sådan organisation.

Läs mot den bakgrunden punkt 40 i gruppens rapport från Klara:

*"Terminalen upplevdes som toppstyrd. Många medarbetare (även lagledare) uttryckte missnöje över att inte vara delaktiga i förändringsarbetet. De kände sig frustrerade över att inte ha fått vara med och påverka med sina erfarenheter och sitt kunnande."*

Det må vara hur det vill med trovärdigheten i controllergruppens rapport, men faktum är att de på den här punkten kom-

mit till samma slutsats som de fackliga organisationerna på Klara. Det ska bli utomordentligt intressant att se hur regionledningen reagerar på den här kritiken; om de tänker ta itu med *toppstyrningen* på Klara lika resolut som de intervjuerat på Tomteboda!

Jan Åhman

### Controllergruppens rapport:

1. Inför kontrollsystem för brevlådetömningen
2. Informera kunderna om att rikspost som läggs på de blå lådorna riskerar att försenas.
3. Införskaffa stämpel med information till mottagaren om att brevet blivit försenat p.g.a. postning i blå låda.
4. Gå igenom alla avtal med Posten Försäljning och Utdelning. Fokusera på inleverans kvaliteten, rätt lastbärare, rätt adressering.
5. Förbättra kvaliteten på den egna interna leveransen från Företagsposten.
6. Systematisera kvalitetskontrollen av levererad post. Inför daglig slumpmässig kontroll av hur postkontoren/Utdelning sköter sitt åtagande, ca 5-10 kontor/dag.
7. Skaffa fram alla avtal från Försäljning och Utdelning om produktionsvillkoren i kundavtal, hämta/lämnaavtal, etc.
8. Se till att de kunder som har underlag att använda lådvagnar också har möjlighet att göra det genom bättre försörjningsrutiner, dvs kör inte automatiskt ut brevbehållare till kunder när de beställer lastbärare.
9. Inför stickprovskontroll av kunders direktinlämnade dagligpost, 10-15 st kunder/dag.
10. Anskaffa lådvagnslyft vid öppningsbordet i Företagsposten för att underlätta och effektivisera hanteringen.
11. Se till att puxar och körlistor överensstämmer.
12. Inför omedelbart ett kontrollsystem för avprickning av alla uppsamlingstransporterna.
13. Genomför snarast erforderlig utbildning/handledning för arbete vid maskin.
14. Ta fram och anslå tydlig och lättfattlig information/instruktioner vid maskinerna för handhavandet.
15. Schemalägg och prioritera utbildningen av videokodare snarast så att fler kan användas i videokodningen.
16. Fastställ tydligare rutiner/ansvarsfördelning för urslag till avgående transporter. Sätt upp anslagen om urslagstider vid samtliga fack och/eller sätt upp stora och lättlästa skyltar (wytebord-tavlor) på väggarna.
17. Informera all personal om vikten av att så mycket post som möjligt kommer med i huvudtransporten.
18. Rätta upp printrar och etiketter så de stämmer med reglerna för adressering. Rätta även upp listorna vid printrarna.
- 19.

Aktualisera skyltningen av de olika funktionerna. Komplettera med anslag/plakat med informativ text om vad som sker vid varje funktion. Bra vid introduktion, visningar o.d.

20. Skaffa funktionsdugliga stolar till sorteringsfacken.
21. Utnyttja det tidiga inflödet genom att ta hand om posten direkt och föra den till sorteringen.
22. Minska antalet hantlingsomgångar genom att dra ner på insatsen i granskningen framför allt för post som kommer från Företagspostens postöppning. Terminalens "egen" enhet ska åtminstone kunna förädla posten och lädlägga direkt till maskinerna utan att någon ytterligare förgranskning är nödvändig.
23. Ge maskinoperatörerna ordentlig utbildning i körsätt m.m. så att t.ex. maskin med dubbla inmatningar körs med både bra post och "brevresningspost" samtidigt i respektive inmatning.
24. Samordna bättre mellan maskinerna i urslaget till huvudtransporten för öka fyllningsgrad och färre antal lådor.
25. Inför ett samspel och kommunikation mellan operatörerna och videokodarna för effektivare styrning av flödet från maskinerna.
26. Påbörja inte urslaget till huvudtransport för tidigt. Viktigt att så mycket post som möjligt kan komma med huvudtransporten.
27. Ge samtlig personal som arbetar med SSM erforderlig utbildning i hela maskinkonceptet så att motivationen och effektiviteten ökar.
28. Ca 15 riktningar inom 10-11 (102 - 106) har dåligt underlag och bör bytas ut mot riktningar med bättre underlag och som kan slutsorteras i maskin. Statistik finns hos BFS.
29. Mycket kundbuntar sorteras bland klumpen, även trasbuntar och maskinvänlig post till transområden. Dessa skall lädläggas eller köras i GSM för att minska postöppningen på spridningsterminalen.
30. Felaktiga lastbärare var uppsatta mot Malmö. 20-21 i säck istället för behållare och 25-27 i behållare istället för säck.
31. Märkningen ska placeras över behållarna så att den blir likartad och tydlig.
32. Förbättra säkerheten vid de provisoriska behållartömarna.
33. Knappsatserna vid kodningsplattorna är slitna. Vid felkodning går det inte att backa bandet utan felkodad försändelse får hämtas i behållaren/säcken.
34. Bättre styrning och omfördelning av resurserna måste till för att säkerställa uppsamlingsflödet. Uppsamlingen måste prioriteras före lokalbrevresningen som kan utföras senare under spridningspasset.
35. Inför bättre rutiner för urslag, framförallt till huvudtransporten.

Forts. föregående sida: *Toppstyrd*