

Bilaga 2 till kommunfullmäktiges protokoll 2009-02-16 § 5

Svar på interpellation (2008:47) från Jan Valeskog (s) om försämrad parkeringsmoral efter privatiseringen av övervakning samt acceptans av ersättning till privat p-bolag efter hur mycket man "lappar" bilar

Jan Valeskog (s) ställer i en interpellation följande frågor till mig:

1. Vad är borgarrådets uppfattning om att den privatiserade parkeringsövervakningen resulterat i en sådan liten andel rätt parkerade bilar, mot vad som var brukligt med den kommunala övervakningen under normala förhållanden?
2. Vad tänker borgarrådet göra för att åtgärda detta missförhållande?
3. Om den privatiserade parkeringsövervakningen fortsätter att ge sådana dåliga resultat, kan borgarrådet då tänka sig att kommunalisera eller vidta andra åtgärder för att höja kvaliteten i övervakningen?
4. Anser borgarrådet att avtalet för det privatiserade bolaget Parkab som medger viss ersättning efter hur många bilar man "lappar", är rimligt?
5. Tycker verkligen borgarrådet att man ska införa ersättning efter hur många bilar som "lappas", i samband med fler upphandlingar av parkeringsövervakning?
6. Ser borgarrådet det som något problem att Parkab numera i princip saknar kvalitetskontroll i avtalet med Parkeringsbolaget?

Som svar interpellantens synpunkter på den privatiserade parkeringsövervakningen vill jag anföra följande:

Mätningen som gjordes hösten 2007, innan parkeringsövervakningen lades ut på entreprenad, visade att andelen rätt parkerade fordon var 55 %. Mätningen i våras visade ingen förändring. Vid höstens mätning, som nyligen sammanställts, var resultatet 58 %. Resultatet har redovisats i trafik- och renhållningsnämndens verksamhetsberättelse.

Statistiken visar att antalet parkeringsvakter och andelen rätt parkerade fordon har en tendens att samvariera. Betänkas kan också att med andel rätt parkerade fordon avses "Fordon som står uppställt på ett ställe där parkering är tillåten (för det fordonet), samt, om platsen är avgiftsbelagd, har erlagt avgift. Om man definierar fordon som står parkerade på en parkeringsplats som rätt parkerade, även om avgift ej är erlagd, blir måluppfyllelsen våren 2008 86,6% och 88,8% hösten 2008.

Att förbättra parkeringsmoralen är ett långsiktigt arbete, fler parkeringsvakter och höjda felparkeringsavgifter är två instrument för att nå resultat.

Enligt avtalen med entreprenörerna för parkeringsövervakningen ska personalstyrkan successivt ökas till att efter 18 månader uppgå till minst 200 parkeringsvakter. Anledningen till att trafikkontoret inte krävt 200 från dag ett är att kontoret inte ansåg det möjligt att anställa och utbilda ett stort antal parkeringsvakter på kort tid och förvänta sig en god kvalitet.

Rekrytering och utbildning av parkeringsvakter pågår för närvarande hos båda entreprenörerna. Det innebär att en ökning med 25% parkeringsvakter på våra gator kommer att ske inom 6 månader.

Staden har slutit avtal med entreprenörerna fram till hösten 2011, uppföljningar och kontroller av entreprenaderna i syfte att uppnå trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet på våra gator och parkeringsplatser sker kontinuerligt.

Det finns inget som pekar på att övervakningen blir sämre beroende på att personalen har en privat arbetsgivare, det är inte heller erfarenheten i andra svenska städer. Nu pågår som tidigare nämnts en process med nyrekrytering av parkeringsvakter och utbildning av dessa, den processen bör få pågå enligt uppgjorda planer.

Som svar på interpellantens synpunkter på det avtal som reglerar parkeringsövervakning på tomtmark och som på entreprenad verkställs av Stockholm Parkerings tidigare dotterbolag Parkab Övervakning AB vill jag anföra följande:

Stockholm Parkering har sålt dotterbolaget till Svensk BevakningsTjänst AB (SBT) genom en aktieöverlåtelse per den 1 juli 2008.

Det avtal som tecknades mellan moderbolaget Stockholm Parkering och dåvarande dotterbolaget Parkab Övervakning AB är daterat den 1 oktober 2007 och innehåller en rad krav på insatsvolym och kvalitet. Huvudsakligen baseras ersättningen för utförd övervakning på tidsinsats över dygnets och veckans dagar till visst överenskommet timpris. Nedan redovisas kraven på insatstidens förläggning enligt avtalet. Oavsett ägarförändringen av bolaget Parkab gäller även fortsättningsvis samma villkor i övervakningsavtalet.

Avtalad tidsinsats över året uppgår till 43 500 övervakningstimmar med en avvikelseolerans av +/- 5%, dvs minsta acceptabla tidsinsats utan att kvaliteten och tillgången på vakter blir undermålig uppgår till 41 325 övervakningstimmar. Å andra sidan, om personalresurs är tillgänglig, accepterar bolaget att tidsinsatsen kan uppgå till 45 675 timmar, vilket i så fall tillåter en effektivare övervakning av bolagets c:a 1 600 anläggningar. Den avtalade tidsinsatsen skall förläggas enligt följande:

Vardagar 00:00 till 08:00	4 350 timmar	10%
Vardagar 08:00 till 18:00	19 575 timmar	45%
Vardagar 18:00 till 24:00	10 875 timmar	25%
Helger alla tider	<u>8 700 timmar</u>	20%
Total avtalstid normal	43 500 timmar	

Årsinsatstiden motsvarar c:a 35 årsarbetare. För att säkerställa att tillräcklig övervakning sker enligt de övervakningslistor som vakterna arbetar efter krävs dygnet-runt insatser efter detta mönster och att därmed övervakningen sker utan att ordningen i anläggningarna i form av feluppställda fordon, missbruk av förhyrda platser m.m. föreligger. Dessutom skall övervakningen även säkerställa att avgifter erläggs enligt fastställda taxor vid varje tidpunkt.

Kostnaden enligt avtalet för denna normalinsats och enligt detta mönster uppgår till c:a 22,9 mnkr.

Övervakningsavtalet har klart uttalat krav på kvaliteten vad gäller riktigheten av den utfärdade kontrollavgiften och s.k. vaktfel. För att inte bara antalet kontrollavgifter skall styra prestationen har sanktioner och kompensationer byggts in i avtalet. Antalet felaktigt utfärdade kontrollavgifter får inte överstiga 0,5% av det totala antalet utfärdade kontrollavgifter. Skulle detta mått överskridas skall SBT bekosta 25% av värdet på detta antal felaktigt utfärdade kontrollavgifter. I motsvarande fall, där måttet underskrids, ersätts SBT i samma grad, dvs 25% av värdet av det understigande antalet för den förbättrade kvaliteten i övervakningen. Denna mätning sker tertialvis och regleras därefter.

Teoretiskt skulle den avtalade övervakningsentreprenaden kunna genomföras utan att någon kontrollavgift utfärdas. Av detta skäl reglerar övervakningsavtalet även vilken förväntan bolaget har på vakternas effektivitet. Vakten arbetar efter s.k. körlistor som är organiserade efter de anläggningar som finns inom olika geografiska indelningar i staden. Baserat på flera års erfarenhet har en genomsnittlig gräns satts för en normal effektivitet som uppgår till 2,25 kontrollavgifter per nedlagd övervakningstimme. Detta har således inget med den individuella vaktens insats att göra utan är det mått som hela vaktkollektivet skall uppnå varje månad.

Avtalet har därför reglerat att, understiger det månatliga genomsnittet det fastställda måttet, bedöms effektiviteten vara för låg för det arvode som betalas för insatsen. I detta fall reduceras timarvode för månaden med värdet av det antal kontrollavgifter som understiger måttenheten 2,25. Vid värdet 2,0 avgår således från arvodet ett belopp enligt formeln: $0,25 \times \text{antalet kontrollavgifter i månaden} \times 25\%$ av det genomsnittliga värdet av de utfärdade kontrollavgifterna. Denna sanktion justerar således kostnaden för övervakningen på ett sätt som blir kostsamt för SBT.

I det fall SBT kan öka frekvenserna på besök i flera anläggningar under ett skift och därmed möjligheten att utfärda flera kontrollavgifter och skapa bättre ordning i parkeringsanläggningen, utgår motsvarande kompensation i det fall måttet har överskridits. Fortfarande är det inte så att den individuella effektiviteten mäts eller på minsta sätt belönas. Däremot säkerställer det att flera vakter oftare syns i anläggningarna, vilket i sin tur även ökar benägenheten att både parkera rätt och betala de avgifter som parkeringen i anläggningen medför.

Interpellationen ställer frågan med påståendet att SBT i princip saknar kvalitetskontroll i avtalet med bolaget.

Övervakningsavtalet reglerar hur bolaget skall utöva kvalitetskontroll på de utfärdade tjänsterna, inte det motsatta. För detta ändamål får bolaget daglig rapportering av hur många kontrollavgifter som utfärdats, var dessa har utfärdats och vem som har utfärdat kontrollavgifterna. Uppföljningen av utfallet kan således utgöra underlag för förändring av körlistor, speciella insatser på eventuella ”problemanläggningar” och, i samband med evenemang eller mässor och liknande, ge detaljdirektiv för hur övervakningen skall genomföras på kort eller lång sikt.

Uppföljningen av parkeringsövervakningen följer i det praktiska arbetet huvudsakligen nedan redovisade rutiner.

- Uppföljning av att skyltar och automater i anläggningarna uppfyller de olika krav som lagstiftningen bolaget ställer sker ca 14 e dag. Bolaget representeras här av berörda områdeschefer.
- Övergripande uppföljning sker ca var 6 e vecka. Bolaget representeras vid dessa möten av driftchef, representant för ekonomiavdelningen, bolagets controller samt bolagets entreprenadkontrollant och i vissa anfall även områdeschefer. Genomgång sker av all tillgänglig statistik över antal nedlagda timmar och utfärdade kontrollavgifter samt eventuella vaktfel. SBT redovisar här kommande förändringar i sin organisation och är mycket noggranna med att inhämta bolagets synpunkter. Självklart utvecklar bolaget den kontroll och de relationer som erfordras med SBT. I huvudsak fungerar detta tillfredställande.
- Bolaget kontrollerar dagligen alla utfärdade kontrollavgifter och gör en bedömning av rimligheter i antal och på de platser som de är utfärdade. Skulle det visa sig att vissa områden inte har några kontrollavgifter utfärdade stämmer bolaget omgående av det med SBT och tar reda på orsaken.
- Bolaget har också en fortlöpande diskussion med SBT om hur omfattande övervakningen ska vara på olika platser. De körlistor som övervakningen arbetar efter stäms också av med bolaget.
- Redovisningar görs även av vilka områden som av olika skäl inte övervakats den sista tiden.

Vidare hålls regelbundna och täta samråd med entreprenören i syfte att alltid ha den bästa övervakningen där den bäst behövs. Påståendet att avtalet saknar kvalitetskontroll är därmed inte korrekt.

Avslutningsvis jag framhålla att interpellationens påståenden och framställda frågor syftar till att klarlägga avtalsförutsättningarna i relationen mellan bolaget och SBT. Uppdraget har skötts på ett tillfredsställande sätt både före och efter det att bolaget har överförs till ny ägare. Övervakningsavtalet grundas på en styrd tidsinsats med tydliga effektivitetsmått som syftar till att tillförsäkra bolaget den övervakning som bolaget betalar för och har behov av. Ju fler anläggningar som kan övervakas på samma tidsinsats, desto bättre ordning kan uppnås i parkeringsanläggningarna och desto bättre ”betalningsmoral” kan uppnås från bilistens sida.

Stockholm den 7 januari 2009

Ulla Hamilton (m)
Miljö- och trafikborgarråd