

## ÖVERLEVAREN I STORSTADSTRAFIKEN

*Han motarbetas av både näringslivet och det egna partiet, underkänns av revisorerna och sågas av biljettkontrollörerna. Möt ett landstingsråd (m) med nio liv.*

**För att vara en förlorare** utstrålar Christer G Wennerholm förvånansvärt mycket energi, ett självförtroende som imponerar. Ta bara denna fredagsförmiddag i oktober då han tar scenen i besittning som om länet, landet, världen vore hans och förvandlar för ett ögonblick en kylslagen vänthall med cykelparkering och rulltrappa till själva knutpunkten för Stockholms framtid, en lysande sol i ett planetsystem under uppbyggnad, och det är som om det fanns ett före och ett efter Älvsjö Resecentrum. Han ströslar sitt invigningstal med fraser som "ett fantastiskt lyft" och "ett logistiskt centrum" och "en fungerande vardag för alla stockholmare" och när han till sist låter framtida spårvagnar rassla ända bort i Botkyrka och avslutar med att säga hur glad och stolt han är denna dag finns väl ingen i församlingen av politiker, ingenjörer och SL-tjänstemän, de flesta i ilsket gula skyddsvästar, som står där och tänker trista tankar om vart pengarna ska tas, om motståndet som faktiskt finns. Christer G Wennerholm ser ut som en vinnare i sin snygga smårutiga kostym och ljusblå skjorta, sina Pradaglasögon och blankputsade svarta skor, det breda leendet mellan mustasch och skäggtofs.

När han några dagar senare tar emot i sitt luftiga tjänsterum på nedre botten i landstingets monumentala artonhundratalsbyggnad vid Hantverkargatan på Kungsholmen i Stockholm – släta vita murar, tvärgående flyglar, höga kolonner bakom gjutjärnsstaket – rinner en sådan ström av uppgifter om trafiksatsningar och hög vinterberedskap och stigande kundnöjdhet och stadens snabba tillväxt – en utmaning! inte ett problem! – ur det ytterst älskvärda trafiklandstingsrådets mun att frågorna till sist måste baxas in, när han hämtar andan.

Christer G Wennerholm har under sina sex år som trafiklandstingsråd utkämpat flera hårda strider. Han har stått på barrikaderna som landets mest entusiastiske spårvagnsentusiast, målat upp ett framtida Stockholm genomkorsat av skramlande

spårvagnar, kosta vad det kosta vill, och ryckt ut till försvar av varje dyrbar meter spårvagnsspår mot mossiga språkrör för tunnelbana och buss. Han har tagit strid med socialdemokrater och vänsterpartister, med huvudstadens företagare, med SL:s tjänstemän. Han har kämpat med landstingets gnetiga revisorer. Ja, även med moderaterna i sin egen regering.

Gång på gång har han förlorat. Ändå sitter Christer G Wennerholm kvar på sin post, med den yttersta makten över huvudstadens trafikframtid.

**För bara några år sedan** räknade politiker och planerare med att Stockholm skulle växa med högst 20 000 människor om året. Nu flyttar nästan 40 000 människor hit varje år. Det är ett Borlänge om året, ett Lund på två år. Varje dag växer staden med två SL-bussar. Den växer snabbare än London, snabbare än München, snabbare än Paris. 2020 räknar man med att var tionde svensk ska trycka ihop sig i Stockholm. Det ställer allt på ända. Det kräver snara beslut, snabba lösningar på något som tar så lång tid som att dra nya busslinjer, lägga nya järnvägsspår, gräva nya tunnlar, förstärka broar och överfarter.

Den som regelbundet åker kollektivt i Stockholm behöver ingen statistik: alla vet att det blivit allt trängre allt längre tider under dagen.

På Essingeleden trängs 160 000 fordon om dygnet. Den byggdes för hälften så många.

Maria Rankka, som är vd för Stockholms Handelskammare, talar om huvudstaden som en stor skinande sol men med solfläckar och en av de största är trafiken. Både hon och Christer G Wennerholm hänvisar mer än gärna till rapporten "Cities of opportunity", framtagen av amerikanska konsultfirman PwC och som placerar Stockholm på femte plats bland världens storstäder, sett till möjligheterna, efter New York, London, Toronto och Paris. Men hon är mer benägen att understryka problemen. Hennes stab har räknat ut att stockholmaren tillbringar mer tid på att ta sig till och från jobbet än på sin semester. Hon talar om en historisk skuld, om fyrtio år av försumlighet, av underfinansieringar av infrastrukturen. Utbyggnaden av trafiknätet har alls inte hållit jämn takt med den explosiva befolkningsutvecklingen. Bara en kollektivtrafik som fungerar bättre än bilen kan minska trängseln på infartsvägarna till Stockholm.

Vad bör göras?

- Vi behöver göra mer av allt men tunnelbanan är viktigast, säger Maria Rankka. Det märkliga har inträffat att medan den borgerliga alliansen i landstinget länge satt spårvagnen främst bland huvudstadens framtida trafikslag har Stockholms Handelskammare, som representerar stadens företagare, i skön förening med den politiska oppositionen förordat tunnelbana, protesterat mot satsningen på spårvagn. När alliansen hastigt och lustigt bestämde sig för att förlänga spårvägen från Norrmalmstorg upp till Hamngatan, i folkmun NK-expressen - 250 meter till en kostnad av nästan en miljon kronor per meter - skrev dåvarande ordföranden Jens Spendrup och vd:n Peter Egardt ett inlägg på DN-debatt tillsammans med de socialdemokratiska oppositionspolitikerna Lars Dahlberg och Jan Valeskog och de skrädde inte orden: Spårväg City kostade för mycket, hade inte analyserats tillräckligt innan det "drivits igenom" och skulle bara förvärra problemen på den livligt Hamngatan eftersom spårvagnar stjälar utrymme från bil, buss och cykel. Det var, kort sagt, "en skymf" mot kollektivtrafikanterna. Trafiklandstingsrådet Christer G Wennerholm hade handlat "mot all vett och vilja".

Det var i oktober 2009.

Tre år senare är inte Maria Rankka lika hård i tonen.

- Vi är i ett helt annat läge idag. Nu finns en betydligt större insikt om befolkningstillväxten. Det har landat hos många beslutsfattare. Idag är inte spårvägen lika prioriterad som den var då. Nu säger man inte längre att tunnelbanan är färdigbyggd.

Det kan naturligtvis också sägas på ett annat sätt: Trafiklandstingsrådet har förlorat striden.

**Christer G Wennerholms** spårvagnsentusiasm har genom åren manifesterats på hans blogg i moderaternas hägn men under eget namn - spårvagnstrafik är "framtidens kollektivtrafik", "spårvagn är framtiden", "det kloka och miljösmarta alternativet i framtidens kollektivtrafik" och så vidare - och i mars 2011 sammanfattas året som gått: "Det har varit ett framgångsrikt år för oss spårvagnsvänner." I en intervju i Svenska Dagbladet några månader senare talar han om Stockholm som en framtida spårvagnsstad, säger att först efter 2021 kan det bli

utbyggd tunnelbana till Nacka och Barkaby. Till saken hör att Wennerholm även är ordförande i Spårvagnsstäderna, en lobbyorganisation bestående av kommuner och företag med intresse av att bygga spårväg. Det konstituerande mötet hölls för övrigt i landstingshuset i Stockholm.

Argumenten har i korthet sett ut så här:

Populär.

Klimatsmart.

Kapacitetsstark.

Motståndare, det vill säga socialdemokratiska tunnelbaneförespråkare, har hudflängts på Wennerholms blogg: De har "byggt luftslott", försöker betala med "Monopolpengar" alternativt "falska checkar", bedriver "politiskt bedrägeri" och när Handelskammaren gick ihop med oppositionen i ovan nämnda debattartikel tycks trafiklandstingsrådet ha fått spader: Artikeln spred "felaktigheter och lögner" och han undrade "hur höjdare i näringslivet kan låna ut sina namnteckningar för att legitimera sådan smörja". Tunnelbanan var "färdigbyggd i det korta perspektivet" så sent som i juni 2011.

Idag svarar han så här på frågan om Stockholm ska bli en spårvägsstad.

- Stockholm behöver alla former av kollektivtrafik.

På det följer en utläggning om bussar som är "utomordentligt bra", om den höga belastningen på 4:ans buss och vad man kan göra åt det, om tunnelbanans förlängning, om spårvagnar som "upplever en renässans", om...

Men kommer Stockholm att bli en spårvägsstad?

- Spårvagnen kommer att bli en naturlig del av Stockholmstrafiken.

Vad är spårvagnens fördelar gentemot andra trafikslag?

- Varje trafikslag har sina fördelar.

Saken är den att regeringen nu sagt att det ska byggas tunnelbana till Nacka, snabbast möjligt, och när de borgerliga partiledarna i september 2012 skriver ett inlägg om trafiksatsningar i Stockholm finns inte ett ord om spårvagnar.

På Wennerholms blogg har sången om spårvagnen som framtidens melodi tystnat.

Fast allt är fortfarande fantastiskt.

- Regeringen tillsätter nu en förhandlingsman för tunnelbanan och det är fantastiskt.

Det är viktigt nu när Stockholm växer. Det är ju en fantastisk situation vi är i nu.

**Christer G Wennerholm är ett egensinnigt landstingsråd.** Han är bondpojken från Sörmland med advokatdrömmar men blev officer och sedan värvades till moderata ungdomsförbundet av Gunnar Hökmark. Han har varit gift med justitieminister Beatrice Ask, kom sedan ut som homosexuell. Han har varit ordförande för Öppna Moderater, sett till att förse SL:s bussar med regnbågsflaggor under Pridefestivalen. På hans blogg samsas notiser om rekordhöjd kundnöjdhet i Stockholms kollektivtrafik och beställningen av 58 nya pendeltåg med glada utrop om framgångsrika HIV/aids-kampanjer: "Knull de Luxe en succès!" Ibland kommenterar han rikspolitiken: "Ordning och reda i statsfinanserna är bra för Sverige." Ibland ger han sig in i världspolitiken: "Vi har inte haft främmande styrkor på vår mark på väldigt länge, men det betyder inte att det råder lugn och ro i världen." Ibland reser han bort: "Igår flög jag till USA."

Stundtals ger han läsarna ett perspektiv på tillvaron: "Jag tvekar inte att säga att vi befinner oss i en historisk tid."

Vid huvudstadens filmpremiärer är han en ofta sedd gäst, vid invigningen av krogar och klubbar och utställningar och Prideparad, allt som oftast med armen om midjan på en man huvudet längre, hälften så gammal – fast besöken tycks ha mattats av något sedan han en septemberkväll ifjol måste motas ut av vakter från Café Opera efter att han skvimpat runt med en champagneflaska och vägrat lämna lokalen.

Christer G Wennerholm har det bra. På hans blogg går solen aldrig ner över Stockholms kollektivtrafik: den växer, blir allt punktligare och kunderna bara gladare. En titt i landstingets revisionsrapporter ger en annan bild.

De politiskt tillsatta revisorerna berättar samstämmigt om en organisation, det vill säga SL där Christer G Wennerholm är styrelseordförande, som inte fungerar. Det är kostnader som uppstår på grund av dålig planering. Det är trygghetspaket som slukat miljoner men inte funnits i budget. Det är otydliga avtal som skrivs med entreprenörer eller tydliga avtal som SL inte ser till att de efterlevs: "Det har troligen fått till följd att SL tagit på sig kostnader som enligt avtal åligger entreprenören."

Förlusten för 2011 kunde ha landat på en halv miljard kronor om inte biljettpriserna hastigt höjts och resenärerna blivit fler, trängseln ökat. Nu stannade förlusten på 156 miljoner kronor, mot budgeterade plus minus noll.

Dessutom:

Produktiviteten sjunker samtidigt som skattefinansieringen ökar.

Punktligheten förbättras men uppnår inte målet.

Kundnöjdheten minskar, når inte målet.

Revisorernas slutsats:

Styrelsens ekonomiska och verksamhetsmässiga resultat bedöms sammantaget som inte helt tillfredsställande.

Det vill säga: Det här är inte bra.

Och värre ska det bli.

Värre blir det när revisorerna tittar närmare på styrelsens arbete, tittar närmare dyrbara projekt som Tvärbanan Norr Solnagrenen, Roslagsbanans upprustning och... ja just det, Spårväg City. Där står för en lekman häpnadsväckande saker som att pengar inte fanns innan de satte igång ("finansieringen var inte säkrad innan projektstart") och att politikerna i landstingsfullmäktige inte fattat vad de beslutat om ("beslutsunderlaget till fullmäktige möjliggjorde inte en helhetsbedömning") och att inte ens revisorerna riktigt begriper vad saker och ting har kostat och kommer att kosta ("Avsaknaden av ett samlat grepp om insatserna på Roslagsbanan medför att det även är svårt att få ett samlat grepp om kostnaderna för de satsningar som skett och som planeras").

Tvärbanan till Solna kostar dubbel så mycket som liknande byggen i Europa; ingen förstår varför.

Roslagsbanan har kostat 3,2 miljarder mer än beräknat; bland annat därför att de som lägger spår inte har koll på dem som ska bygga depåer och de som ska bygga depåer inte har koll på dem som ska köpa tåg: "Projektet har drivits separat inom SL."

Spårvägen från Dramaten till NK pressades fram utan att man gjort klart vad som måste göras - gräva upp gator till exempel - och vad allt skulle kosta: meterpriset drog iväg från 912 000 kronor till en och en halv miljon kronor.

Gunilla Jerlinger, som leder landstingsrevisorernas arbete, talar om "enorma överskridanden av budget", om avsaknaden av "långsiktig strategi", brist på "samordnad projektstyrning".

- Det plottras sönder i delar. Det saknas ett samordnat grepp. Man beslutade om Spårväg City utan att ha förhandlat med Stockholms stad om hur rälsen skulle dras.

Finansieringen var inte klar. Så kan man inte jobba med projekt. Så kan man inte hantera skattemedel.

Landstingsrevisorerna ger SL:s styrning och kontroll rött kort, kallar den "otillräcklig" och sämre betyg kan man inte få i en revisionsrapport. Så dåligt betyg får inte någon av landstingets övriga verksamheter. Också den auktoriserade revisorn, som kommer utifrån, inte har samma handlingsutrymme, ger SL:s ledning bister kritik och ansluter sig för första gången till lekmannarevisorerna:

Efter samråd med den auktoriserade revisorn bedöms att det finns stora brister i den interna styrningen och kontrollen. Vi riktar anmärkning mot styrelsen för bristande styrning och intern kontroll.

Amatörer som styr?

- Jag skulle inte använda det ordet, säger Gunilla Jerlinger. Men det saknas kompetens hos styrelsen. De har inte insett vidden av problemet. Jag kan inte fatta hur man kan sakna den kompetens att det drar iväg så att det uppstår en skillnad mellan budget och resultat på över tre miljarder. Alltså inte miljoner, utan miljarder.

**Tillbaka till Christer G Wennerholm** i hans tjänsterum.

Han säger:

- Den auktoriserade revisorn ger SL högt betyg. De politiskt tillsatta revisorerna pekar på ett antal punkter där det brister. SL behöver bland annat bli bättre på ledning och uppföljning. Där delar jag revisorernas synpunkter. Jag delar revisorernas beskrivning av behovet av kompetens. Där kan det bli mycket bättre.

Han håller alltså med kritiken?

- Det finns förbättringspotential.

Christer G Wennerholm säger att nu har SL fått en ny organisation, nu tar nye vd:n Anders Lindström itu med alla problemen, prickar av dem ett efter ett; nu ska saker hända.

- Allt ska åtgärdas. Det är mycket bra.

Gunilla Jerlinger yttrar sig något avvaktande till talat om att en ny organisation ska råda bot på problemen.

- Under 2011 såg vi inga förändringar till det bättre. Det blev snarare sämre.

Hon säger:

- Det händer alldeles för lite. Och det är alldeles för otillfredsställande det som hänt under åren.

Om Wennerholm är irriterad på revisorernas kritik?

Han svarar:

- Vi för en ständig dialog med revisorerna.

Han fortsätter:

- Men den politiska debatten har tyvärr krupit in även hos revisorerna. De har av vissa gjorts till instrument i den politiska debatten. Man har tagit tillfälle att driva partipolitik, i vissa avseenden.

Revisorerna är trots allt överens i sin kritik, från moderat till miljöpartist.

- Under ytan finns ändå en spänning.

Sanningen är att Christer G Wennerholm i slutna rum varit fly förbannad på revisorerna. De har blivit utskällda. De har av hans partibroder Peter Kockum läxats upp i landstingsfullmäktige, av denne fått höra att de gett sig in i sådant "som de många gånger inte har en aning om hur de hanteras" och att han inte vill ha "en granskningsorganisation som i likhet med någon sorts revisionskommisarie är inne och rotar i en pågående process" - vilket fick moderaten och valde revisorn Georg Jönsson, med trettio års erfarenhet av landstingskommunalt arbete, att gå upp i talarstolen och kort redogöra för revisorernas oberoende ställning, avsluta med: "Vi arbetar vidare som vi gjort tidigare." Sedan avgick Georg Jönsson, vill inte låta sig intervjuas. Till budgetberedningen i december 2010 överraskade de borgerliga gruppledarna församlingen med ett förslag som skar ner anslagen till revisionen med en tredjedel. Det blev inte så, i stället en mindre nedskärning, men attacken fick tre rutinerade kommunala revisorer, bland dem förre revisionsdirektören i Stockholms läns landsting Lennart Björk, att flyga i taket och författa en artikel där de protesterar mot brutaliteten i gruppledarnas framfart, tala om maktens arrogans och ställa frågan: Varför?

Ja, av diskussionen kan man ana att den ansvariga politiska ledningen vill tysta kritiska oberoende röster. Man är bl.a. irriterad på granskningar som gjorts av hanteringen av Nya Karolinska och verksamheter inom trafikområdet.



Stockholms biljettkontrollanter tycker inte heller om Christer G Wennerholm.

De tycker att han har svikit dem, inte stått vid sitt ord.

Historien är följande:

Förra våren kontaktade de politikerna i Trafiknämnden och berättade att de av sin nya arbetsgivare Securitas uppmanats att fuska med kontrollerna. Det fanns nämligen pengar att tjäna för företaget. Det finns nämligen två sätt att bedriva kontroller:

1) Varje passagerare kollas ombord på pendeltåg, bussar och tunnelbanor.

2) Strömmen av passagerare kollas vid spärrarna.

Det första sättet tar lång tid, ger därför få kontroller och inbringar lite pengar eftersom merparten av gratisåkarna struntar i att betala, har ändå skulder upp över öronen. Det andra sättet ger många kontroller och kan inbringa pengar eftersom Securitas i sitt avtal med SL förbundit sig att utföra tre miljoner kontroller per år och för varje kontroll över det ska få en krona. Och nu berättade kontrollanterna att, för det första, masskontrollen kommit att allt mera prioriteras och, för det andra, att de av arbetsledare uppmanats att fuska med siffrorna.

De uppmanades att bättra på antalet kontroller, kunde av arbetsledare få höra repliker som att "sätt en etta framför", och att den som trilskades kallades in och fick en uppsträckning för att inte jobba tillräckligt hårt. Tolv anställda hade varslats om uppsägning. Folk var rädda att förlora jobbet.

Det var vad de påstod.

Ärendet drogs i Trafiknämnden, en utredning beställdes till sist och utredningen visade att biljettkontrollanterna haft rätt. Securitas fick lov att betala tillbaka 149 463 kronor till SL och blev av med avtalet. Biljettkontrollanterna blev av med jobbet.

Just det.

När de tidigare smärtfritt slussats över från en arbetsgivare till nästa - alltså från SL till Connex och från Connex till SL:s Kundtjänst och från SL:s Kundtjänst till Securitas - hade det kunnat ske genom att personalövergång skrivits in i avtalet med entreprenören, det vill säga att den nya arbetsgivaren måste anställa dem alla. Så inte denna gång. Nu måste de söka nytt jobb hos den nye entreprenören, genomgå en test i engelska språket för det är ju så viktigt att de kan visa turister var Skansen.

Den 20 mars i år stod Christer G Wennerholm i landstingsfullmäktige och lovade, efter en fråga från miljöpartiets Viviann Gunnarsson – som tyckte att han inte gav klart besked om biljettkontrollanternas framtid – allt enligt protokollet:

- Du kan tolka det på det sättet att det är ingen som ska bli utan ett arbete att gå till. Nu har de inget arbete att gå till.

Därför tycker biljettkontrollanterna inte om Christer G Wennerholm.

Vad han säger?

Han säger:

- Jag är övertygad om att den nye entreprenören har behov av all duglig personal som funnits hos Securitas.

Men löftet från i mars har han inte hållit?

- Om jag inte har fel erbjöd Securitas alla nya tjänster. Facket ska visst ha uppmanat dem att säga nej.

Det är sant att Securitas erbjöd dem nya jobb; som parkeringsvakter med lägre lön, sämre arbetstider och en osäker framtid eftersom det var oklart hur länge Securitas skulle få ha kvar parkeringsbevakningen på entreprenad (och som de idag, mycket riktigt, har förlorat).

**Nu har Christer G Wennerholm inlett** nästa stora drabbning. Om han vinner ska spårvagnar rulla från Flemingsberg till Skärholmen och från Skärholmen till Älvsjö och kanske ända till Botkyrka. Projektet kallas Spårväg Syd. Det kommer att kosta en så där mellan sex och åtta miljarder. Det är vad man tror. Det har, ännu en gång, delat de inblandade i två läger.

SL:s egna utredare föredrar buss, helst med egna körfält, sagt att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt med spårvagn: Det blir för dyrt. Det är för oklart med arbetsplatser och befolkningsutveckling i södra Stockholm. (De flesta flyttar till norra sidan.) Den politiska oppositionen vill också ha bussar. Stockholms

Handelskammare är inne på samma linje. Även folkpartiet har vissa reservationer.

Christer G Wennerholm ger sig inte. Han har fått med sig partibröderna i Huddinge som lovat bygga bostäder, oklart bara hur och när och med en gryende opinion emot sig eftersom bostadsområdet ska ligga i ett skogsområde där Huddingebor finner

rast och ro. Christer G Wennerholm tänker inte förlora också den här striden. Kanske blir det hans sista.

**ANDERS SUNDELIN**

Fokus 46/2013